9e Année ⌀ N° 405 — 50 centimes. — 23 Juin 1906 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

Le Grand Prix Cycliste ⌀ Le Grand Prix de l'A. C. F.

KRAMER
Gagnant du Grand Prix Cycliste 1905 et 1906
(Voir pages 470, 471 et 473).

A bonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 ⌀
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
Musica ⌀ Jeunesse ⌀ La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

Published on June 23 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905, by Pierre Lafitte.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Cycles

SAVING

Détenteur, avec POULAIN, des :

Championnat de France
Championnat du Monde

13, Rue Corbeau, PARIS

Se Méfier des Contrefaçons

POUR

MAIGRIR

sans nuire à la santé, prenez le

Thé Mexicain du Dr JAWAS

Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime. Réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.

Cure idéale pour rester jeune et mince.

SUCCÈS UNIVERSEL.

Boîte **5** fr.; 6 Boîtes **28**f fco mandat dans toutes Pharmacies.

Pharie VIVIENNE. 16, Rue Vivienne, Paris.

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

MERVEILLEUX !! le Savon VIBERT FRÈRES et comme il porte bien son nom !!!..

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament quen se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!..*

VIBERT FRÈRES_PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente chez tous les Coiffeurs, dans tous les Bazars et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

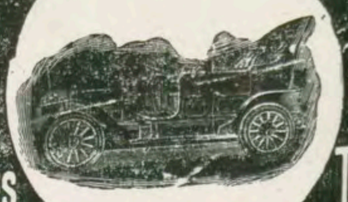
E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

LES VRAIES VOITURES DE GRAND TOURISME



VINOT DEGUINGAND

2&4 Cyl — 12&60 H

29 Quai National — PUTEAUX (Seine)

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous dites qu'il faudrait trois jours pour atteindre le sommet du pic?
— Oui, mais personne n'y est encore monté... à pied, du moins... car en automobile il y a des gens qui ont déjà essayé.

— Votre automobile n'a que trois roues?
— Oui, à cause de la grève qui a duré si longtemps. On ne pourra me livrer la quatrième que l'an prochain...

— Perclus de rhumatismes?
— Oui... Je ne donnais pas à mes muscles un salaire quotidien suffisant, ils se sont mis en grève

— Qu'est-ce que vous avez à courir comme ça? Vous vous entraînez pour un match?
— Non... j'ai mangé à déjeuner une conserve de viande de Chicago.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.

Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. 120f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.

PRIX MODÉRÉS.—CATALOGUE FRANCO.—TÉLÉPHONE 548-03.

Lire MUSICA

Le plus beau Journal
de musique du monde entier

CHAUFFEURS,

Il n'est pas de plus charmant endroit pour déjeuner ou dîner que

l'Hermitage de Villebon

dans la Forêt de Meudon, où l'on entend un excellent concert dimanches et fêtes.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

SANS PEUR

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

PICON *Boisson*
PICON
PICON *Tonique*
PICON
Agréable
PICON
et
PICON
Rafraîchissante
PICON

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur
Le moins cher

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours des dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 5 f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

Tout Homme Sportif

DOIT SE SERVIR DE
LA PLUME A RÉSERVOIR
"SWAN"

Pour prendre des notes, écrire en voyage et dessiner.

En quatre grandeurs : Fr. 15, 23.50, 35 et 61.50

Catalogue n° 3 franco sur demande.

Exiger la Marque "SWAN"

Gros et Détail :
BRENTANO'S 37, av. de l'Opéra, PARIS et dans toutes les bonnes Papeteries.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe
Liquides astringents.
QUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Juin 1906 — N° 405
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56. 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr
Encartage 750 fr

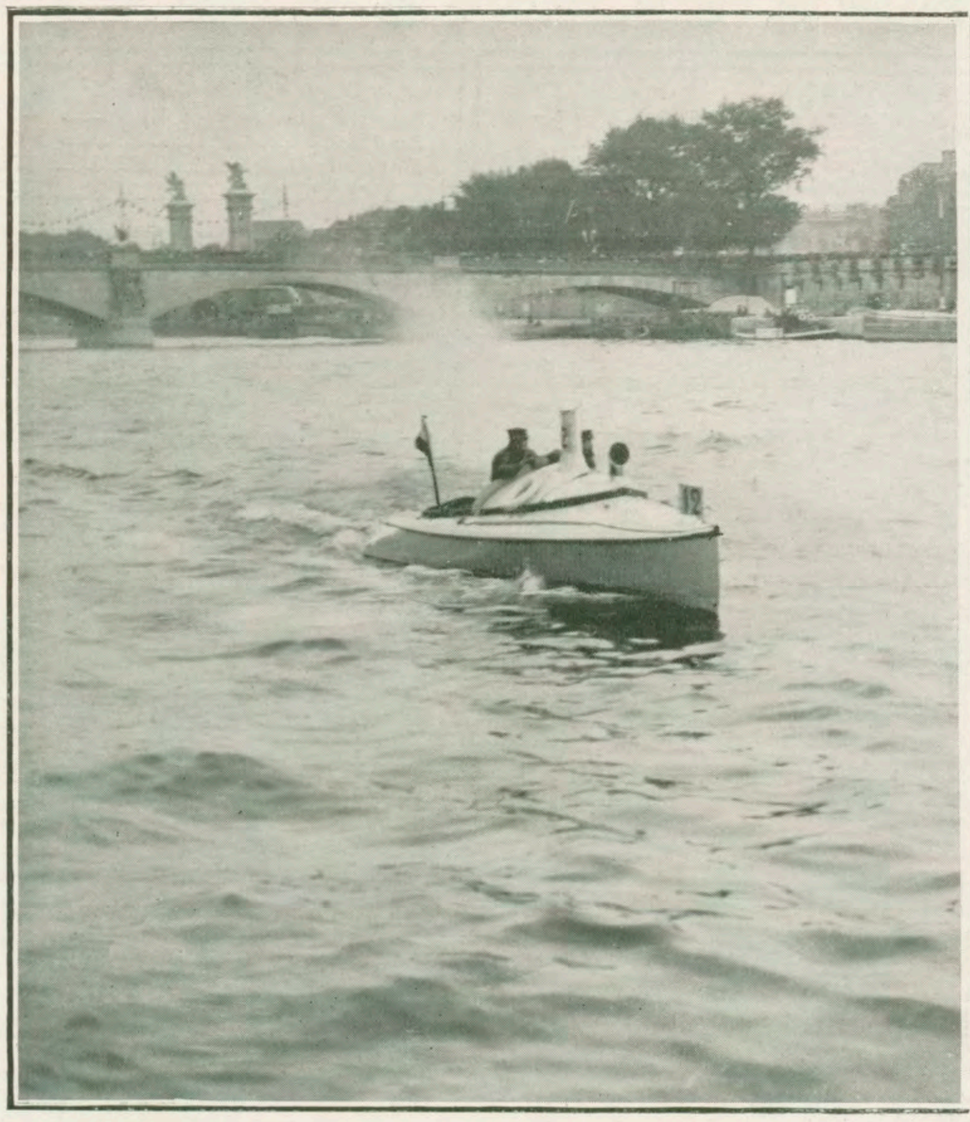
(Phot. Delarbre — Belin du Coteau — Paoli — Plaque Lumière.)

LA JOURNÉE DES « GRÉVISTES » A GENTILLY — L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES

Un fait sans précédent dans les annales du sport s'est passé dimanche dernier. Il s'agit d'une « grève » d'athlètes. Mécontents de la façon dont les intérêts de ceux d'entre eux qui ont pris part aux Jeux Olympiques avaient été défendus par les délégués de l'U. S. F. S. A., à Athènes, un certain nombre de coureurs à pied et d'athlètes, appartenant principalement au Racing-Club et à la Société Athlétique de Montrouge, ont demandé la démission de ceux-ci, MM. Pierre Roy et Ferrand. N'obtenant pas satisfaction, ils décidèrent, en manière de protestation, de ne pas participer aux championnats de Paris qui se disputaient dimanche à la Croix-Catelan. De ce fait, ces épreuves ne réunirent qu'un nombre de partants des plus modestes. Quelques-uns furent des walk over, d'autres furent supprimées faute de concurrents. Pendant ce temps, les grévistes organisaient sur la piste de la S. A. M. à Gentilly une réunion annuelle qui ne peut manquer d'attirer sur eux les foudres de leur fédération.

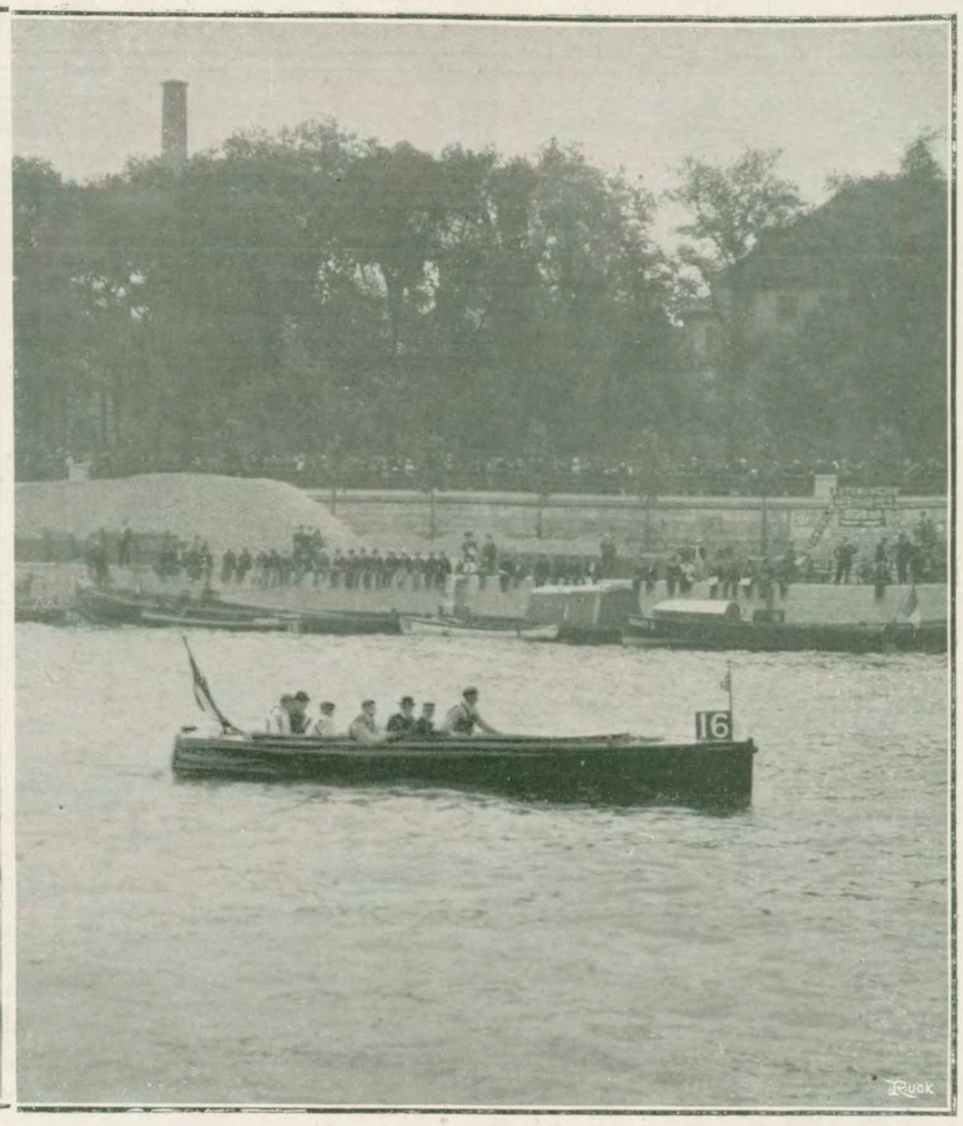
Published on June 23 th 1906. Privilege of copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte.— Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

La Fête nautique du *Matin* — Les Canots automobiles



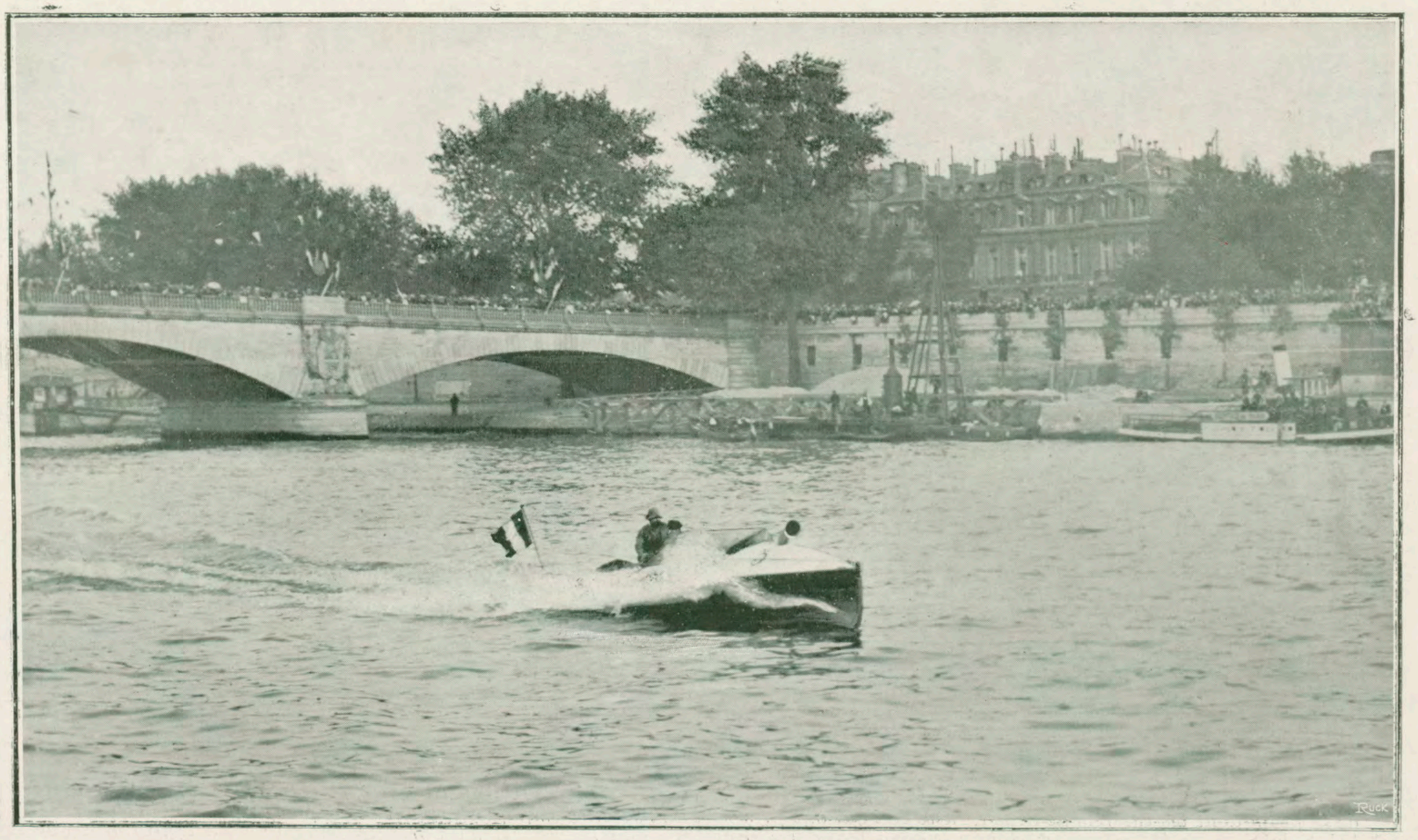
Le Calypso, Ier des cruisers réglementaires. Moteur *Mors*.

La course des cruisers réglementaires de 12 m. fut remportée par le Calypso, *en 18 m. 57 s., devant le* Delahaye-Nautilus. *Le moteur* Mors *du* Calypso *était auparavant sur le* Forcès-Pas. *Il en est à sa 30e victoire sans être repassé par l'usine. Record !*



Les cruisers de 8 mètres.

Le départ était donné aux Serres du Cours-la-Reine, les canots viraient à la pointe amont de l'île Saint-Germain. C'est le Nihil *qui se classa premier, ayant effectué les 10 kilom. du parcours en 25 m. 50 s.* Midinette *était second.*



La Rapière, moteur *Panhard et Levassor*, coque Tellier fils et Gérard, Ier des racers.

Dans la course des racers, trois canots se présentèrent : la Rapière, *le* Delahaye *et le* Vol-au-Vent. *Le parcours était de 13 kil. 500 environ. Le* Delahaye *prit la tête, mais au virage la* Rapière *le dépassa et finit la course en 21 m. 18 s., le* Delahaye *second.*

Notre confrère le *Matin* donnait, dimanche une Fête Nautique dans la traversée de Paris. Trois cent mille personnes suivaient, des berges de la Seine, les courses de canots automobiles et les courses à l'aviron inscrites au programme.

Copyrigth on June 23 th 1906. Privilege of copyrigt in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

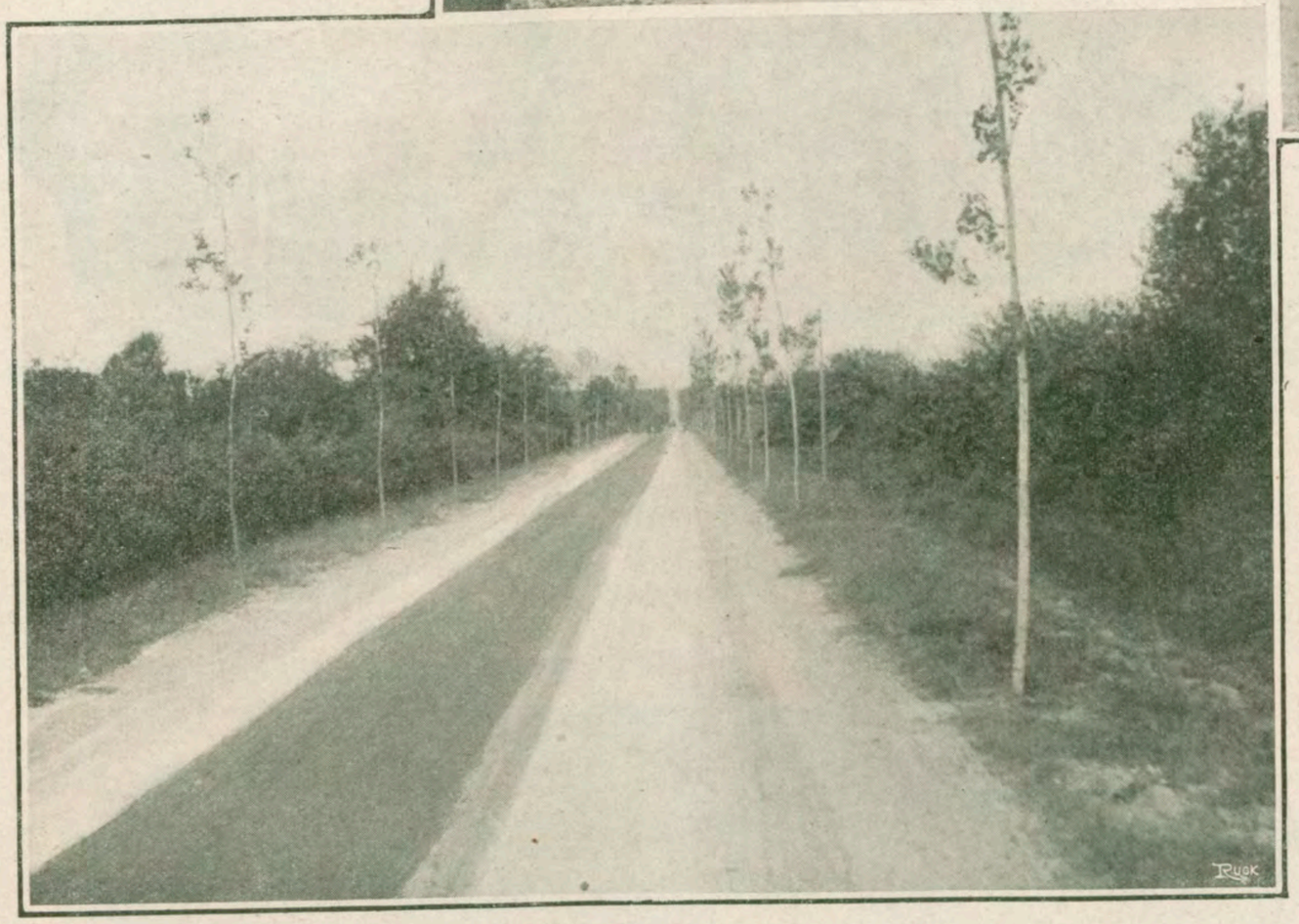
Par C. FAROUX

Dernier adieu à la Coupe Gordon-Bennett ✠ L'épreuve de cette année est plus équitable, parce qu'elle assure à chaque pays une représentation automatiquement proportionnelle à sa puissance productive ✠ Du choix des circuits de course et de leur influence sur la construction des voitures ✠ Quelques comparaisons édifiantes ✠ ✠ ✠ ✠

A la coupe Gordon-Bennett, qui fut, six ans durant, le but suprême vers quoi tendait l'effort tout entier des constructeurs, succède, à partir de 1906, l'épreuve-type, le Grand Prix de l'Automobile-Club de France. Le beau trophée offert par James Gordon-Bennett a dû aux circonstances de connaître une magnifique destinée que rien ne pouvait d'ailleurs permettre de prévoir : le voilà aujourd'hui relégué au rang d'objet de musée.

Le virage de Rochefort, dans le Circuit d'Auvergne.

Le parcours de la coupe Gordon-Bennett de 1905 présentait plusieurs virages aussi difficiles que celui-ci, dans une région des plus accidentées.

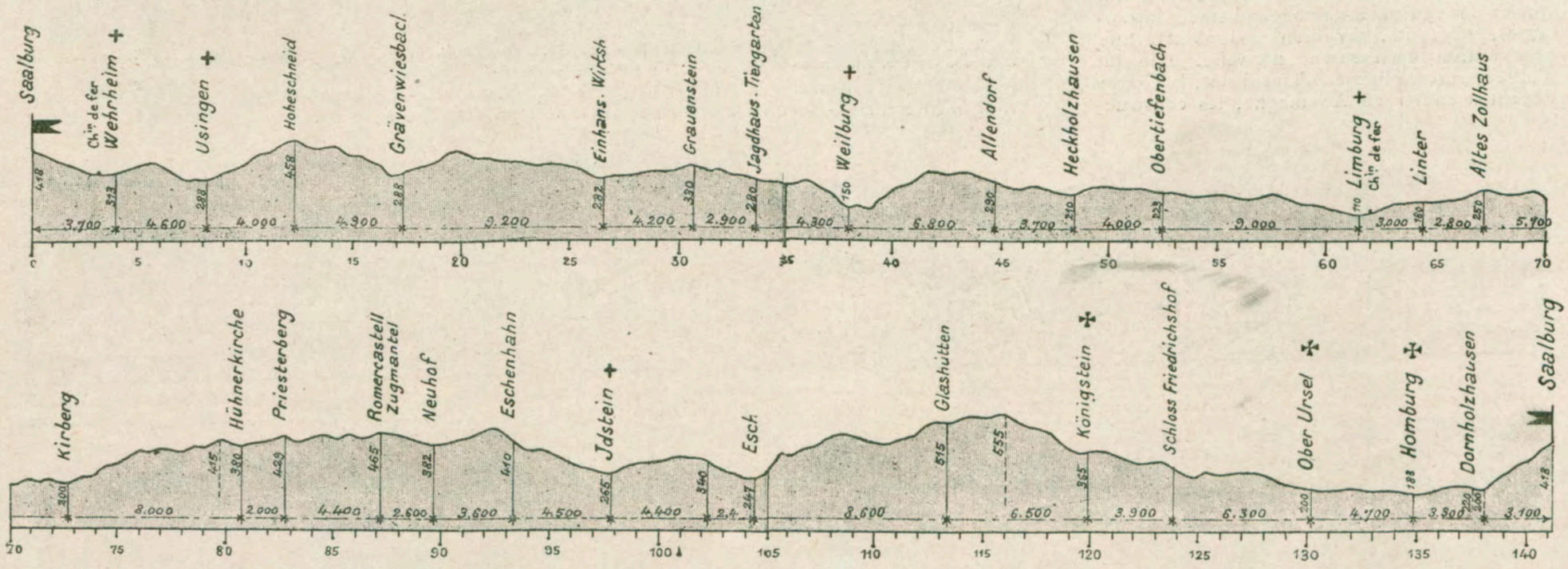


Une ligne droite du Circuit de la Sarthe, avant Saint-Calais.

Le parcours du Circuit de 1906 qui va se courir mardi et mercredi prochains est constitué par des lignes droites de plusieurs kilomètres en terrain plat ou peu ondulé.

Comme depuis trois ans, la grande course de 1906 sera disputée sur un circuit à couvrir un nombre déterminé de fois — en l'espèce, le Circuit de la Sarthe, d'un peu plus de cent kilomètres de développement, à couvrir douze fois, en deux journées consécutives. Mais, différence profonde avec le règlement de la Coupe Gordon-Bennett, celui du Grand Prix accorde à chaque usine, et non plus à chaque nation, le droit de mettre en ligne trois voitures.

Origine du circuit Il est intéressant de se demander comment, pour les grandes épreuves d'automobiles, on a été amené à remplacer la course de ville à ville, cependant bien séduisante, par la course sur un circuit. Beaucoup s'imaginent qu'on y fut contraint à la suite des terribles accidents qui signalèrent la première étape de Paris-Madrid. Sans doute, cette mauvaise journée exerça une certaine influence sur les décisions subséquentes, mais il importe de



Communiqué par la *France Automobile*.

Le profil du Circuit du Taunus (en Allemagne), sur lequel fut courue la coupe Gordon-Bennett, en 1904.

Lancia.
Le conducteur le plus vite qui soit au monde, a connu la déveine en Auvergne, à Brescia, à la Coupe Vanderbilt, s'est rattrapé dans la Coupe d'Or.

Voiture Fiat I N° 2 A.
Départ à 6 h. 1 m. 30 s.

Nazzari.
Second de la Coupe Bennett en Auvergne. A gagné la course du Mont-Cenis. N'a pas terminé dans la Coupe Florio.

Voiture Fiat II N° 2 B.
Départ à 6 h. 21 m.

Le Dr Weillschot.
Un touriste à grande vitesse. A gagné cette catégorie en 1905 dans la course de Côte du Mont-Cenis.

Voiture Fiat III N° 2 C.
Départ à 6 h. 37 m. 30 s.

Heath.
Le gentleman rider de l'automobile. Vainqueur du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt, où il faillit triompher une seconde fois, l'an dernier.

Voiture Panhard II
N° 10 C. Dép. à 6 h. 31' 30".

Tart.
Encore un champion du tri. S'est classé second aux Ardennes, l'an dernier.

Voiture Panhard III
N° 10 B.
Départ à 6 h. 46 m. 30 s.

(Allumage par magnéto Simms-Bosch).

Barillier.
N'a jamais fait que de la voiturette. Mécanicien de premier ordre.

Voiture Brasier II N° 5 B.
Départ à 6 h. 25 m. 30 s.

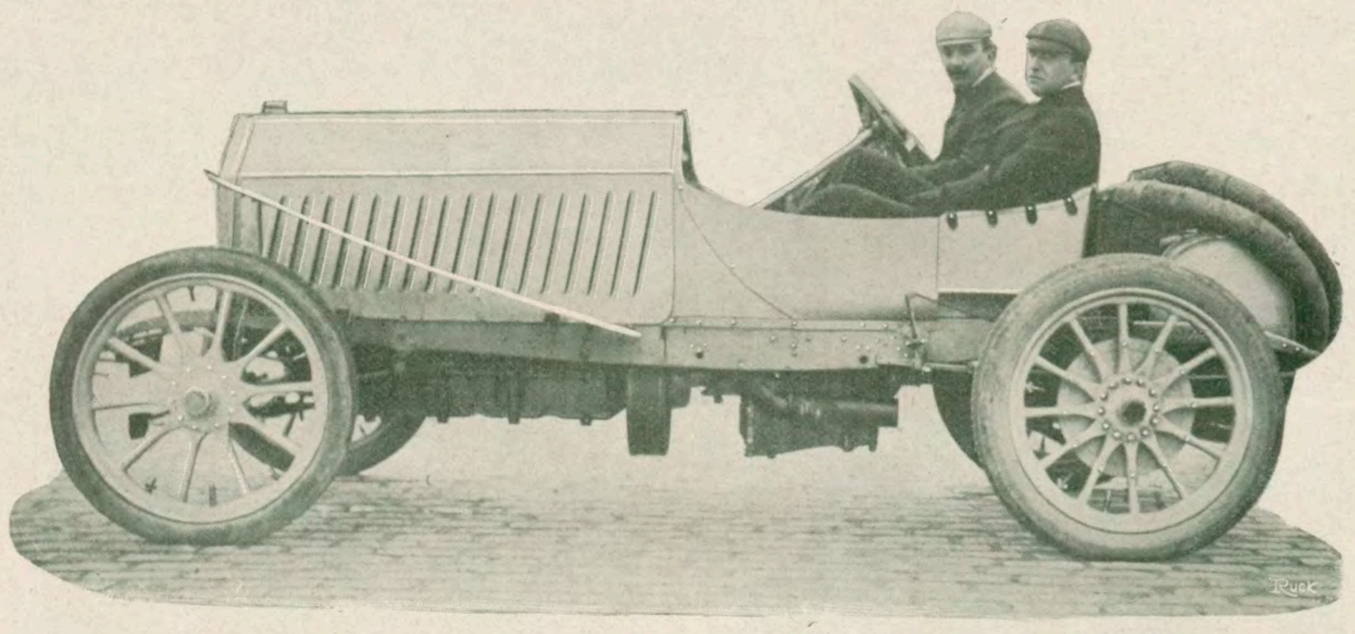
Pierry.
Le chauffeur masqué. Chut ! Respectons son incognito.

Voiture Brasier III
N° 5 C. Départ à 6 h. 42.

bien faire remarquer que, dès avant Paris-Madrid, les Anglais, à ce moment détenteurs de la Coupe Gordon Bennett avaient décidé de faire disputer l'épreuve d'Irlande sur un circuit, et cela, en raison de l'impossibilité absolue de trouver dans tout le Royaume-Uni une route permettant de donner la course de ville à ville.

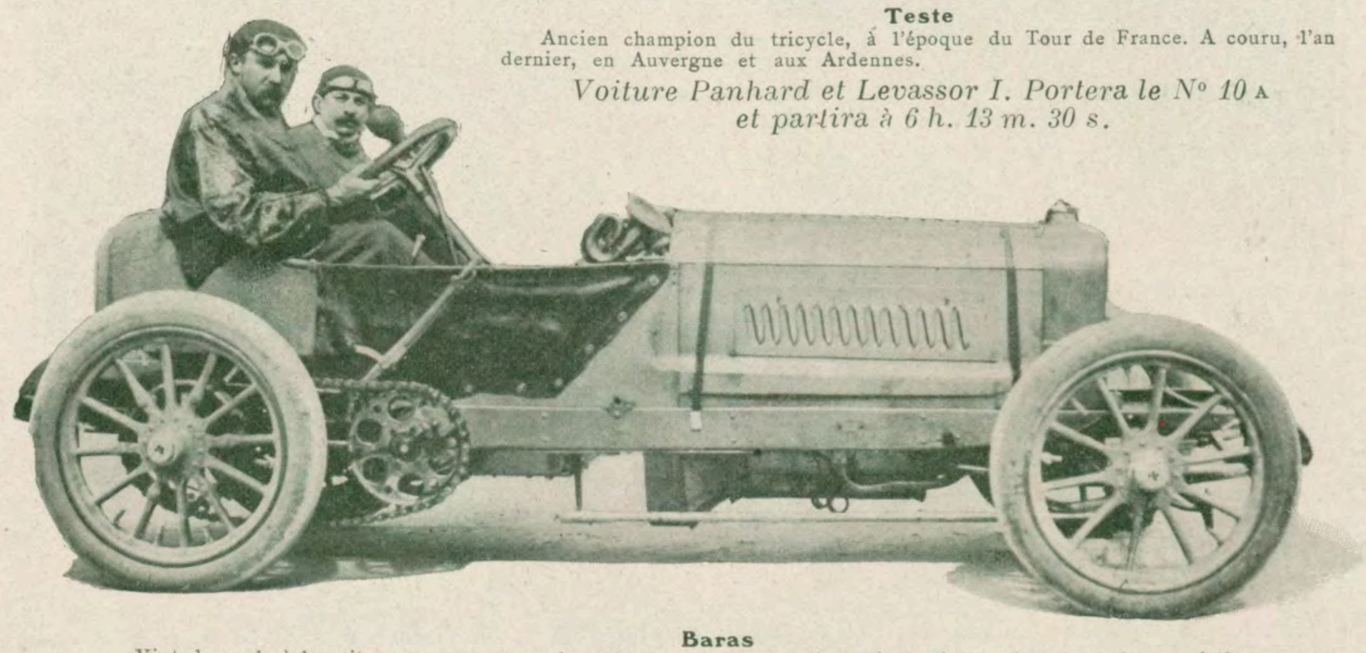
Assurément, les Anglais n'avaient pas eu la première idée, puisque les Belges avaient, dès 1902, fait courir leur premier Circuit des Ardennes : le premier vainqueur, Charlie Jarrott, se fit d'ailleurs l'apôtre du nouveau système auprès des dirigeants de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne.

Au surplus, le Circuit d'Irlande présentait bien des nouveautés, vis-à-vis des Ardennes Belges. Le premier, en effet, parce qu'il traversait des agglomérations relativement importantes, nécessita, sur bien des points, une organisation entièrement nouvelle. Elle fut d'ailleurs merveilleuse. L'an suivant, la Coupe devant se courir en Allemagne, les construc-



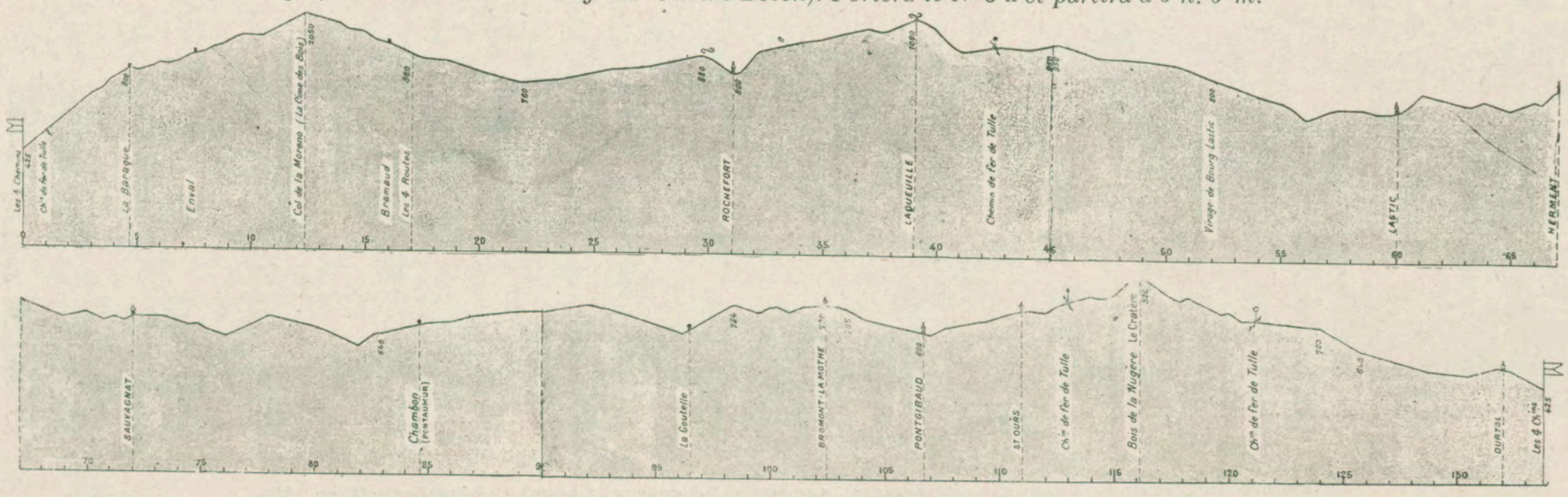
Teste
Ancien champion du tricycle, à l'époque du Tour de France. A couru, l'an dernier, en Auvergne et aux Ardennes.

Voiture Panhard et Levassor I. Portera le N° 10 A et partira à 6 h. 13 m. 30 s.



Baras
Vint du cycle à la voiture, en passant par le motocycle. A abandonné la voiture légère, où il triompha aux Ardennes, pour la grosse voiture. Audacieux et énergique Un des grands favoris.

Voiture Brasier I. (Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg). (Allumage par magnéto Simms-Bosch). Portera le N° 5 A et partira à 6 h. 6 m.



Communiqué par la *France Automobile*. **Le profil du Circuit d'Auvergne, sur lequel fut courue la Coupe Gordon-Bennett, en 1905**

Wagner.
Un fidèle des Darracq, quatrième aux Eliminations et aux Ardennes, a fini premier en voiturette sur ce circuit. Malheureux à la Coupe Vanderbilt.

Voiture Darracq II N° 4 B. (Pneus Continental). Départ à 6 h. 24.

Hanriot.
A couru longtemps en voitures légères, a fini troisième en Auvergne. Conducteur adroit et éprouvé.

Voiture Darracq III N° 4 C. (Pneus Continental). Dép. à 6 h. 40 m. 30 s.

Baron de Caters.
Un vieux du volant, a tout couru : Paris-Vienne, Paris-Madrid, la Coupe en Irlande, au Taunus, en Auvergne, a détenu en passant le record du kilomètre.

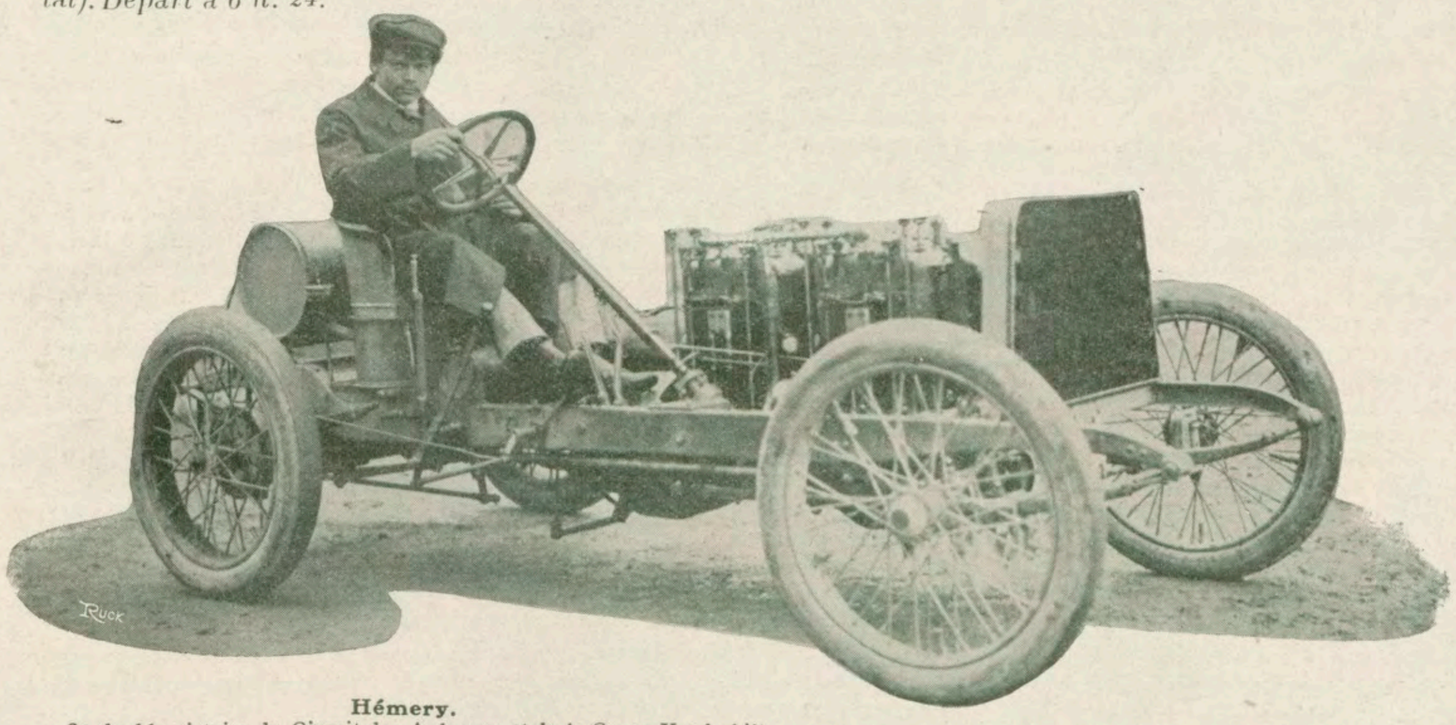
Voiture Itala III N° 8 C. Dép. à 6 h. 45 m.

Fabry.
Conducteur audacieux, a longtemps tenu la tête dans la Coupe Florio, mais n'a pas terminé.

Voiture Itala II N° 8 B. Départ à 6 h. 28 m. 30 s.

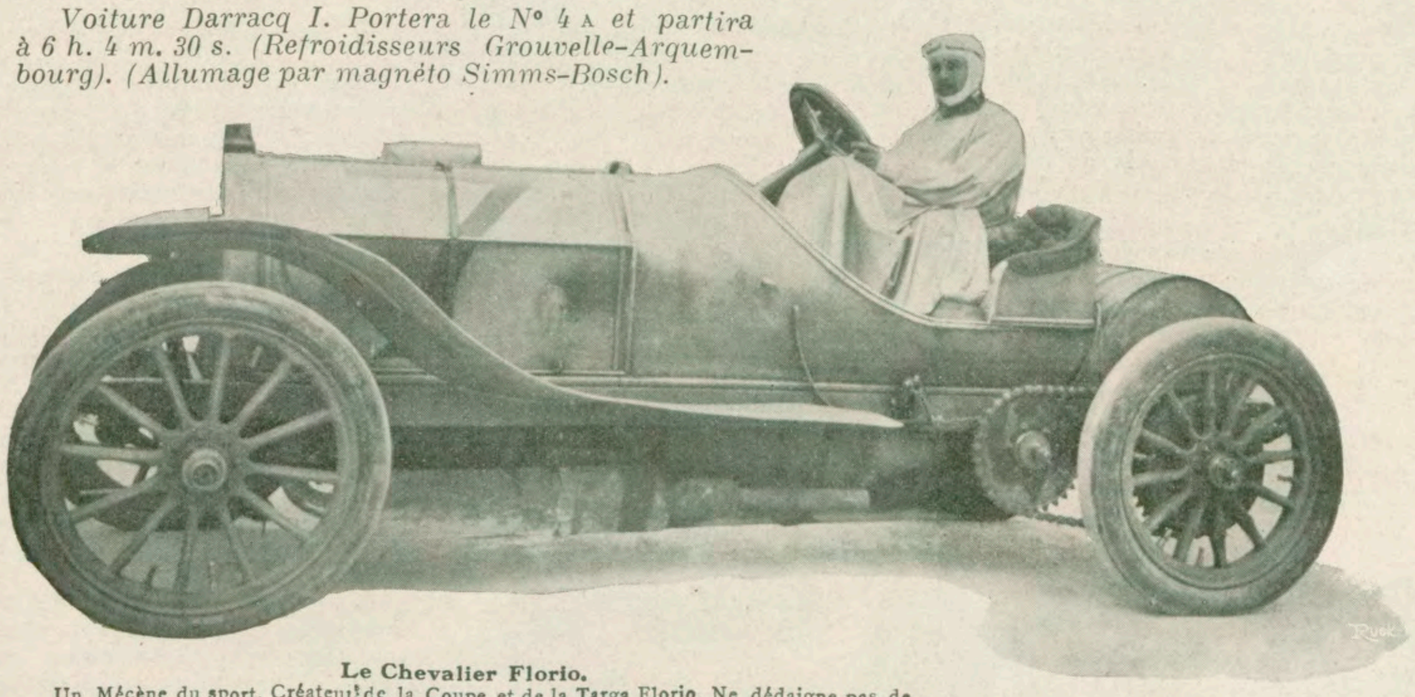
Cagno.
Ancien mécanicien de Lancia, conducteur de la Reine douairière d'Italie, vient d'enlever la Coupe Florio sur un lot redoutable. Un des plus qualifiés pour gagner.

Voiture Itala I N° 8 A. Départ à 6 h. 1 m. 30 s.



Hémery.
Sa double victoire du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt, son record du kilomètre font de lui un des grands favoris.

Voiture Darracq I. Portera le N° 4 A et partira à 6 h. 4 m. 30 s. (Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg). (Allumage par magnéto Simms-Bosch).



Le Chevalier Florio.
Un Mécène du sport. Créateur de la Coupe et de la Targa Florio. Ne dédaigne pas de mettre la main au volant.

Voiture Mercédès III, portera le N° 6 C et partira à 6 h. 42 m. 30 s. (Allumage par magnéto Simms-Bosch). (Pneumatiques Continental).

Marlaux
Ancien mécanicien du baron de Caters. Recordman de Paris-Trouville pour le N.-Y. Herald.

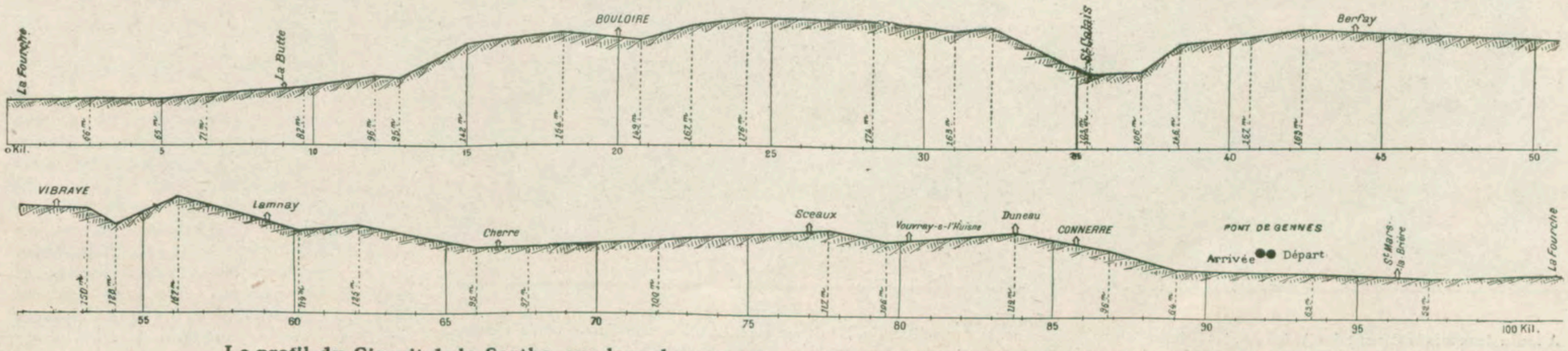
Voiture Mercédès II N° 6 A. (Pneus Continental) Départ à 6 h. 27.

Jenatzy.
Un ancêtre. Sur la brèche depuis 1898, passe de l'électrique à l'essence, sans oublier la mixte, gagnant de la Coupe Bennett en 1903.

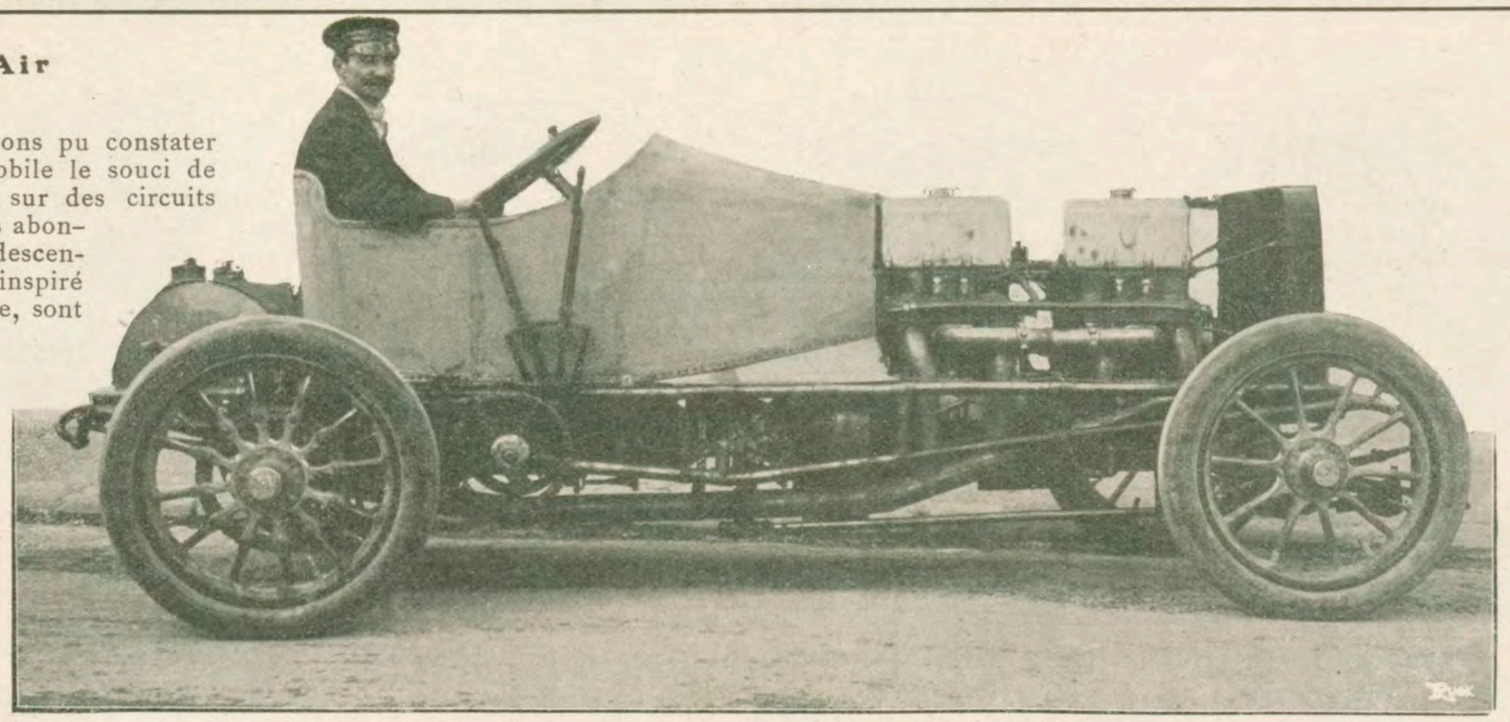
Voiture Mercédès I N° 6 A. (Pneus Continental). Dép. à 6 h 7 m. 30 s.

teurs français firent disputer leurs éliminatoires sur le Circuit des Ardennes françaises. Théry, sur voiture Brasier, enleva la première place, préludant ainsi à la retentissante victoire qu'il devait remporter le mois suivant.

En 1905, la Coupe se courait en France. On choisit le Circuit de l'Auvergne, difficile et accidenté. Théry et son imbattable voiture Brasier triomphèrent encore aux éliminatoires, comme dans l'épreuve finale.



Le profil du Circuit de la Sarthe, sur lequel sera couru mardi et mercredi prochains le Grand Prix de l'A. C. F.



Rigolly.
Un spécialiste des records. Détint longtemps celui du kilomètre. espère en battre quelques-uns sur les lignes droites de la Sarthe.
Voiture Gobron-Brillié I. Portera le N° 7 A et partira à 6 h. 49.
(Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg). (Allumage par magnéto Simms-Bosch).

En 1905 comme en 1904, nous avons pu constater chez les dirigeants du sport automobile le souci de faire disputer les grandes épreuves sur des circuits difficiles : je veux dire des circuits abondants en virages, en rampes et en descentes. Les raisons qui parurent avoir inspiré ce choix, en Auvergne, par exemple, sont de plusieurs sortes.

Du choix d'un circuit de course Tout d'abord, un circuit des plus accidentés, qui nécessite des arrêts et des démarrages rapides, des changements d'allure répétés, met à l'épreuve l'embrayage, les freins, les engrenages de la boîte des vitesses : il est donc admissible qu'en choisissant un tracé qui fasse travailler, et très rudement, ces divers organes, on ait pensé exercer une heureuse influence sur la construction. C'est une considération qui a bien son poids. D'autre part, la vision des monstres qui roulent sur des pistes américaines et qui n'ont que de lointains rapports avec une voiture automobile digne de ce nom a peut-être épouvanté ceux qui déterminent les parcours des grandes épreuves.

En somme, ces raisons ont leur valeur, que je ne pense pas contester : je me demande seulement si, en examinant la question sous un autre aspect, on ne serait pas amené à des conclusions exactement inverses. Dans toutes les branches du sport, la vitesse pure est le criterium de valeur maximum, le sprinter est toujours considéré comme supérieur au stayer. C'est, au surplus, un fait d'expérience. Le lot qui dispute le Derby est plus relevé que celui qui s'aligne dans le Gladiateur. Zimmerman était d'une essence supérieure à celle de Huret, et Orton ou Duffy sont intrinsèquement meilleurs que Len. Hurst ou Ragueneau. Il n'en va pas différemment en mécanique.

On aperçoit, dès lors, où je veux en venir. Il est certain que si une voiture donnait de bout en bout sur 600 kilomètres, le moteur serait soumis à une épreuve d'une incomparable valeur. Il n'est pas construit pour pouvoir résister impunément, — du moins n'en sommes-nous pas sûrs — à des vitesses linéaires de pistons qui peuvent atteindre 8 mètres par seconde, à des pressions d'échappement qui atteignent 4 ou 5 kilos, etc...

Dans ces conditions, le circuit véritablement dur est le circuit coulant, facile, avec un long parcours sans arrêt et sans ces virages dangereux, sans ces surprises traîtresses qui attendaient le conducteur sur les routes d'Auvergne. Il faut, autant qu'on le peut, diminuer l'importance du coefficient conducteur.

Tricot, écrivait naguère M. Paul Hamelle dans une formule heureuse, aurait pu battre Zimmerman sur une table ronde, et Flying Fox, courant à Colombes contre des sellingers, n'eût pas été assuré de vaincre. Les grands abattages comme les grands mécanismes ne s'accommodent guère de parcours sur lesquels ils ne peuvent développer librement leur puissance.

Toutes ces raisons nous font applaudir sans réserves au choix qu'a fait pour 1906, la Commission sportive du Circuit de la Sarthe.

Influence du circuit sur la construction En Auvergne, où les virages abondaient, on était tout naturellemeut conduit à faire des voitures relativement basses et à reculer vers l'arrière le centre de gravité dans le double but d'assurer le maximum d'adhérence aux roues motrices et de dégager les roues avant, pour diminuer l'usure des bandages.

Il s'est trouvé que l'abaissement du centre de gravité a été universellement reconnu disposition excellente : la diminution du ballant de la voiture amène une fatigue moindre des bandages et de certains organes du châssis : c'est pourquoi, et encore bien que le Circuit de la Sarthe ne présente que de longues lignes droites, nous reverrons cette année des voitures assez basses.

La puissance a un peu augmenté vis-à-vis de l'an dernier, sans exagération cependant : enfin, dans la plupart des cas, trois vitesses ont été jug. es suffisantes.

Il y a pour 1906, à peu près autant de partisans de la transmission par chaînes que de la transmission à cardan : cependant nous avons tous constaté qu'aux grandes allures, une voitu e à chaînes se mène bien plus facilement et « tient » mieux la route qu'une voiture à cardan. Joignez à cela que le premier mode de transmission fatigue beaucoup moins les bandages des roues motrices, et vous serez amené, pour qualité égale des voitures, à accorder une certaine préférence aux voitures à chaînes.

Quelques comparaisons Puisque nous en sommes sur cette passionnante question des circuits de course, nous sommes tout naturellement amenés à comparer les plus récents d'entre eux.

Nous prendrons, si vous le voulez bien, le Circuit du Taunus, le Circuit d'Auvergne et le Circuit de la Sarthe. Leurs développpements individuels sout assez comparables, mais leurs natures sont essentiellement différentes.

Pour les comparer, nous ferons entrer en ligne de compte les rampes et les virages, en comptant comme virage toute courbe d'un rayon inférieur à ciuquante mètres qui, rencontrée dans la lancée, nécessite un ralentissement sensible suivi d'un démarrage sur une vitessé intermédiaire.

Salleron.
A représenté la France dans la Coupe au Taunus.

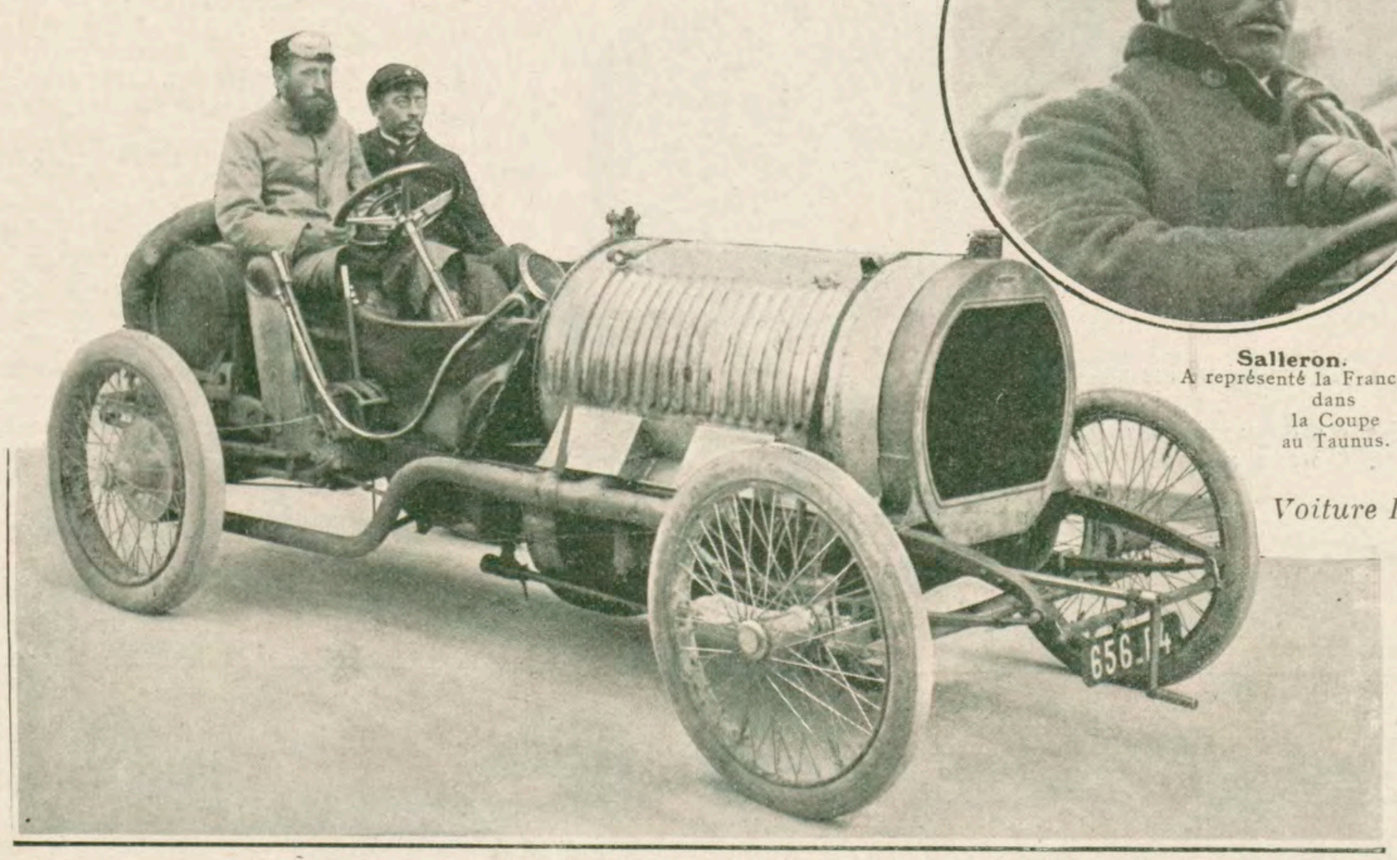
Le Circuit du Taunus comprenait 31 virages par tour, dont aucun n'était vraiment difficile, mais dont une demi-douzaine nécessitaient un passage à 45 à l'heure au maximum, quelques rampes assez fortes et deux ou trois grandes déclivités, dans la fameuse descente de Liembourg.

Le gagnant, Théry, fit une moyenne de 96 kilomètres à l'heure.

L'an dernier, le Circuit d'Auvergne comprenait 214 virages par tour de 137 kilomètres; les rampes étaient abondantes et dures et nulle part les coureurs ne rencontraient une ligne droite de 4 kilomètres : Théry, de nouveau vainqueur, fit sur Brasier 78 kilom. 500 environ de moyenne horaire.

Voiture Hotchkiss II, n° 12 B.
Départ à 6 h. 33.

Pour 1906, le Circuit de la Sarthe ne présente que 12 virages par tour et abonde en lignes droites. Peu de rampes sensibles, et il est probable qu'on n'aura à quitter la grande vitesse que pour attaquer la côte qui commence à la sortie de Connerré. Quelle moyenne y fera-t-on? Avec les règlements anciens, on eût probablement atteint 120, mais, étant donné que tous les ravitaillements et réparations doivent être faits par les moyens du bord, je crois que l'homme qui fera 100 de moyenne sur les deux



Le Blon.
A couru deux fois le Circuit des Ardennes, les Éliminatoires d'Auvergne, la Coupe Brescia. Il lui manque la consécration d'une grande victoire.
Voiture Hotchkiss I. Portera le N° 12 A et partira à 6 h. 16 m. 30 s. (Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg).

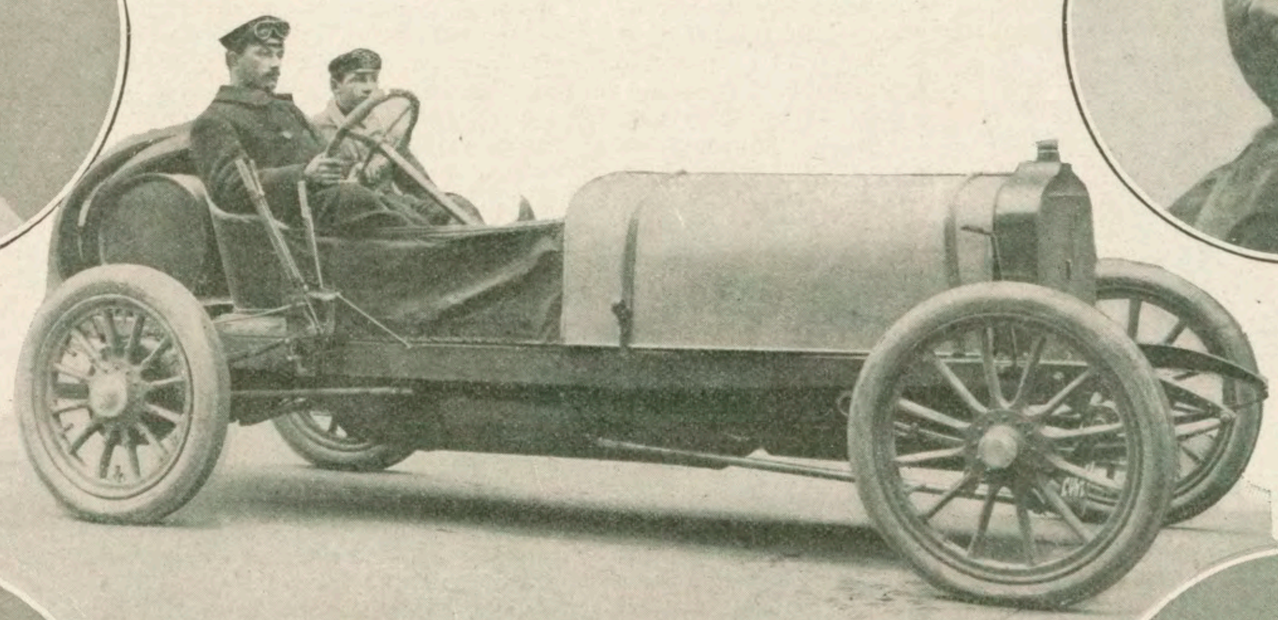
Le Grand Prix de l'A. C. F.

A. Clément.
Le benjamin de la course ; troisième aux Ardennes ; deuxième en Auvergne; espère bien continuer la progression et finir premier.

Voiture Bayard-Clément n°13 A Départ 6 h. 18. (Refroidisseurs Grouvequelle-Armbourg).

D. la Touloubre.
Le capitaine Tant-que-ça-peut court partout ; ramasse une place de premier au Circuit des Ardennes.

Voiture Bayard-Clément n° 13 c Départ 6 h. 49 m. 30 s.

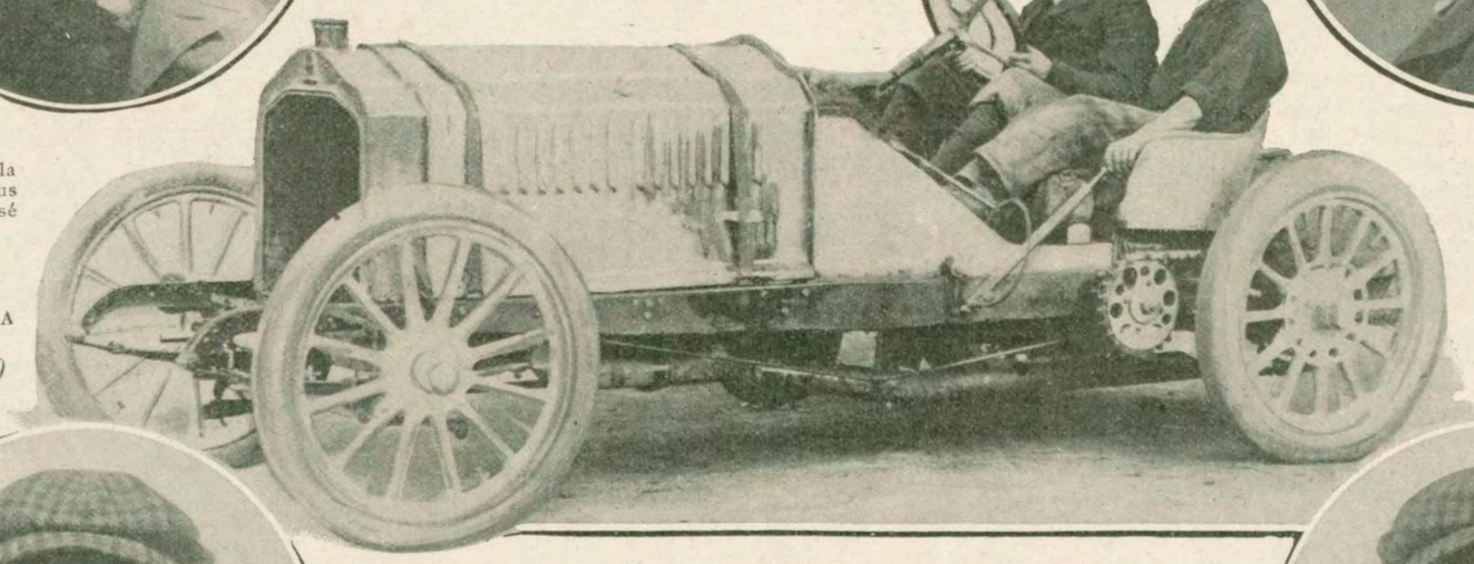


Villemain.
A déjà représenté la Bayard en Auvergne, où il a joué de déveine.

Voiture Bayard-Clément II, portera le n° 13 B et partira à 6 h. 34 m. 30 s. (Allumage par magnéto Simms-Bosch).

Rougier.
A représenté la France au Taunus où il s'est classé quatrième.

Voiture Lorraine-Dietrich n° 1 A Départ 6 h. 19 m. 30



Gabriel.
L'inoubliable vainqueur de Paris-Madrid ; depuis, poursuivi par la guigne.

Voiture Lorraine-Dietrich I n° 1 A Départ à 6 h.

Duray.
Troisième aux Éliminatoires ; deuxième à quelques minutes dans la Coupe Florio ; habile et sûr, un coureur d'avenir.

Voiture Lorraine-Dietrich III, portera le n° 1 c et partira à 6 h. 36. (Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg). (Allumage par magnéto Simms-Bosch.)

Richez.
Un débutant en courses ; un maître en mécanique.

Voiture Renault III n° 3 c Départ à 6 h. 39.

Sisz.
Un vieux champion des Renault, cinquième en Auvergne et en Amérique.

Voiture Renault I n° 3 A Départ 6 h. 3.

Edmond.
Ancien mécanicien de Jenatzy ; court depuis longtemps pour son compte. Connaît admirablement l'anatomie de sa voiture, ce qui le favorisera sur le Circuit de la Sarthe.

Voiture Renault II, portera le n° 3 B et partira à 6 h. 22 m. 30 s. (Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg) (Allumage par magnéto Simms-Bosch).

Fitz Shepeard.

Cousin de W.-K.Vanderbilt.Un débutant en course. Un amateur qui vaut, paraît-il, des professionnels.

Voiture Hotchkiss III. N° 12 c.
Départ à 6 h. 48.

iours ne sera pas loin du vainqueur ; mais il est probable qu'on fera des tours en 50 minutes, ce qui représente plus de 120 de moyenne pendant plus de cent kilomètres.

Pour éclairer notre comparaison des trois circuits, nous dirions que le Circuit du Taunus était aux automobiles ce que Longchamp, avec sa montée et son tournant sec est aux chevaux; le Circuit d'Auvergne en serait la Croix-de-Berny, le Circuit de la Sarthe en sera le Maisons-Laffitte.

En 1905, 18 voitures disputèrent la Coupe en Auvergne et sur ce parcours, que beaucoup jugèrent excessivement difficile, 12 terminèrent, soit 66 o/o d'arrivants. Si l'on ne prend que les concurrents français, allemands et italiens, 7 sur 9 terminaient, soit 78 o/o.

Je suis toujours prêt à parier que nous n'aurons pas la même proportion d'arrivants sur le Circuit de la Sarthe, preuve nouvelle que le circuit coulant, facile, est plus pénible aux moteurs que le circuit accidenté.

Voitures et conducteurs.
Un pronostic impossible.

Les 34 voitures engagées dans le Grand Prix de l'Automobile-Club de France appartiennent à 13 marques distinctes, dont 10 sont françaises, 2 italiennes et 1 allemande.

Dix maisons (Bayard-Clément, Brasier, Lorraine-Diétrich, Hotchkiss, Darracq, Renault, Panhard-Levassor, Fiat, Mercédès, Itala), ont engagé chacune 3 voitures; Gobron-Brillié et Vulpes en ont une seule, Grégoire en a deux.

Les lecteurs de la *Vie Au Grand Air* trouveront d'autre part les photographies des 13 types de voitures et celles de leurs 34 conducteurs. Nous avons d'ailleurs antérieurement retracé la biographie des principaux d'entre eux : en ce qui concerne les voitures, mon objet n'est pas d'entrer dans les détails arides d'une description purement technique, mais seulement d'exposer leurs tendances essentielles.

Les voitures françaises. Procédons par ordre alphabétique. Les usines Bayard-A. Clément ont confié la direction de leurs véhicules à Albert Clément, à Villemain et à de la Touloubre. Les voitures qui courront cette année sont les mêmes que celles de l'an dernier, sauf que le moteur de 160 d'alésage et de 160 de course, qui avait en 1905 ses cylindres fondus par paires, a cette fois les cylindres en acier, avec chemises de circulation d'eau en cuivre. Ce moteur fournit 125 chevaux à 1.350 tours : c'est là un beau résultat, puisque la pression moyenne ressortant ainsi à 6 kil. 5, assure en somme un excellent rendement indiqué.

Ces trois Bayard, qui sont susceptibles de faire en palier du 160 à l'heure soutenu, méritent d'être prises en sérieuse considération. Il s'agit en effet, de véhicules qui roulent depuis tantôt un an, qui ont parcouru des milliers de kilomètres sans donner aucun ennui sérieux, dont la mise au point est parfaite : tout cela nous permet de penser qu'ils feront bonne figure sur le Circuit de la Sarthe.

Voici maintenant les trois Brasier confiées à Baras, Barillier et Pierry. Tout le monde s'accorde à dire que pour être vainqueur du Grand Prix, il faudra les battre. Dans l'ensemble, les voitures sont identiques à celles de l'an dernier, mais toutefois sensiblement plus vites. Aussi bien, c'est une sorte de jouissance qu'on éprouve à constater combien leur constructeur a, depuis tantôt trois ans, développé le même type : l'inflexible régularité des Brasier est proverbiale. Elles ne seront battues que le poteau franchi. Sans doute, on peut s'attendre à voir d'autres marques faire des tours plus rapides, mais on est certain qu'au bout de 1.000 kilomètres, elles seront toujours là, continuant du même train. Et puis, une considération vaut qu'on les estime davantage : c'est la confiance inébranlable qu'ont en ces voitures, le constructeur, les conducteurs, les ouvriers qui les ont établies. L'une d'elles, avec plusieurs virages, couvrait récemment 148 kilomètres en 1 h. 10 m., soit à plus de 126 de moyenne. Et cependant, elles ne dépassent pas le 155 en palier. Tout, là-dedans, est admirablement étudié et merveilleusement équilibré.

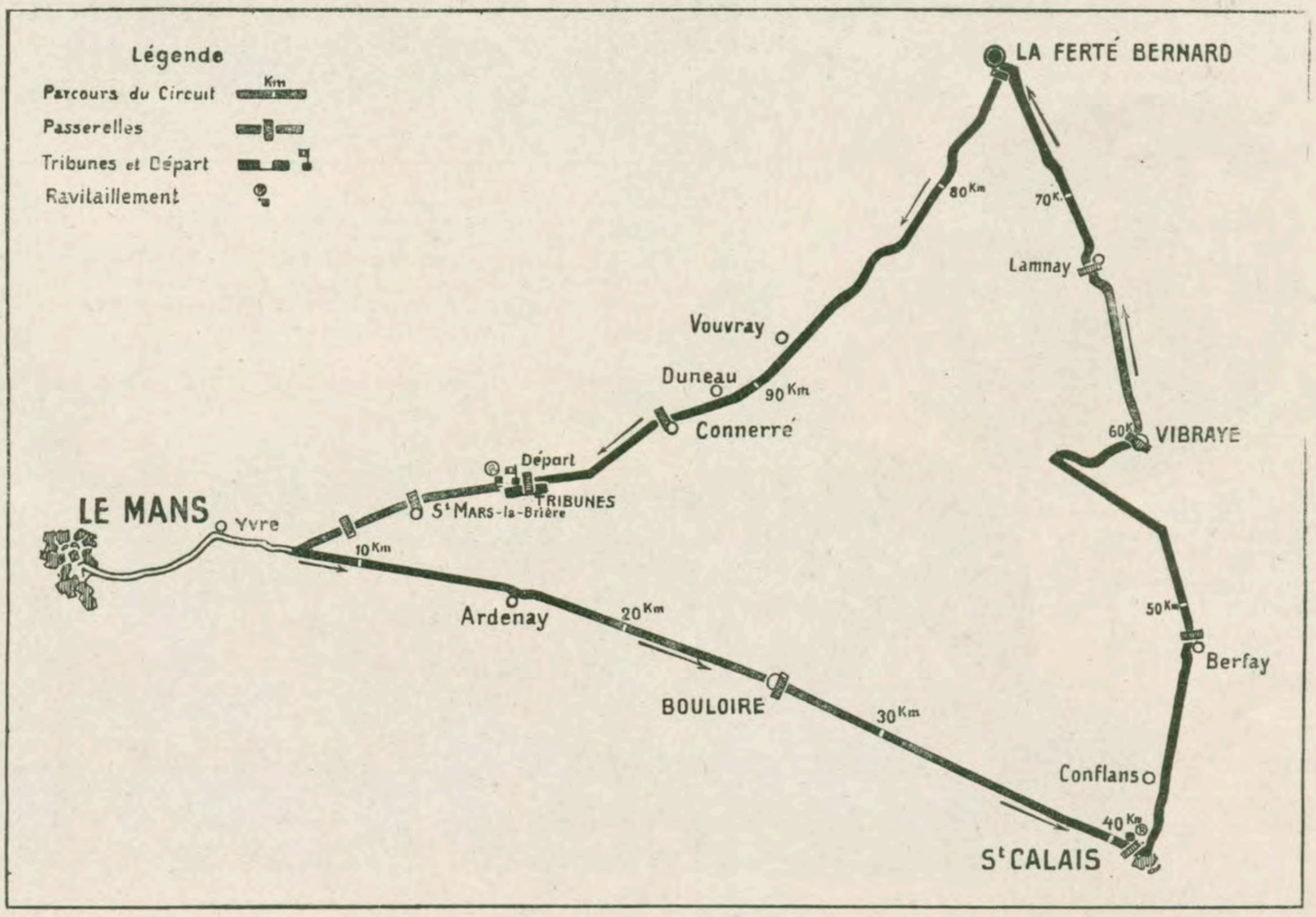
Véritablement, le lot de cette année est incomparable. Comment ne pas en être frappé quand à côté des Brasier, il faut citer les Darracq. Pilotées par des hommes aussi éprouvés que Hémery, Wagner et Hanriot, elles ont également une chance de premier ordre. Pourvues, cette année, d'un mécanisme différentiel, ce qui diminuera la fatigue des bandages, elles offrent aussi la même silhouette que l'an dernier. Leur vitesse est extraordinaire, leur poids est relativement peu élevé.

Les Lorraine Dietrich sont également assez loin de la limite de poids; à vide, elles ne dépassent pas 950 kilos, et cependant le moteur est très-puissant. L'équipe des conducteurs qui comprend Gabriel, Rougier, Duray est probablement la meilleure de toutes. D'un autre côté, on ne peut s'empêcher d'être frappé de ce fait que dans toutes leurs courses, les Dietrich ont toujours frisé la victoire. En 1903, elles enlèvent la troisième place dans Paris-Bordeaux, seule étape courue de Paris-Madrid ; en 1904, ce type de voiture est 3e et 4e aux Eliminatoires françaises des Ardennes. Il s'assure une qualification pour le Taunus ; en 1905 enfin, Duray finit 3e aux Eliminatoires d'Auvergne, et termine second à Brescia, talonnant Raggio jusqu'au poteau; une Dietrich encore, celle de Rougier, mène longtemps la danse aux Ardennes Belges, et fait le tour le plus vite... toutes constatations qui nous amènent à espérer, pour la grande marque lorraine, qu'elle ne saurait tarder à avoir son tour.

Avec Grégoire, c'est le début en grande épreuve de vitesse, d'une marque jeune et sympathique. Sans tomber dans l'erreur accoutumée des débutants, les directeurs de cette firme ont établi un type léger — les deux Grégoire pèsent 750 kilos chacune — pourvu d'un moteur proportionné — 70/80 chevaux — et capable de faire une moyenne comprise entre 110 et 120. La diminution de poids, l'équilibre entre la puissance disponible aux jantes, et l'adhérence, tout cela va assurer une plus grande durée aux bandages; et si les deux Grégoire sont bien au point, il faut s'attendre à les voir accomplir une performance plus qu'honorable. Taveneaux et Civelli de Bosch seront au volant.

On dit les trois Hotchkiss tout à fait prêtes, et j'avais récemment l'occasion de constater pour Le Blon, une vitesse exceptionnellement élevée. En ce qui concerne la robustesse, les Hotchkiss sont proverbiales, et une mise au point soignée les rendra redoutables. Deux des conducteurs, Le Blon, et Salleron, sont excellents : le troisième, Fitz Shephard, débute et nous ne pouvons porter aucun jugement sur lui. Il est toutefois permis de penser que les puissants usiniers de Saint-Denis, n'auront qu'à bon escient, confié une de leurs chances au gentleman américain.

Nous reverrons cette année, sur le Circuit de la Sarthe, la célèbre 110-chevaux, Gobron-Brillié, pilotée par Rigolly. Je ne crois pas que l'histoire du sport automobile fasse mention d'une voiture demeurant aussi longtemps sur la brèche et riche de performances aussi glorieuses. Cela n'en dit-il pas long sur la valeur de cet admirable moteur à deux pistons



Carte du Circuit de la Sarthe.

Ce Circuit mesure exactement 103 kilom. 180. Il sera couvert 12 fois soit 1.238 kilom. 160 m.

dans le même cylindre qui est le mieux équilibré que je connaisse. Cette voiture Gobron va attaquer sa quatrième saison de courses. On pense communément, songeant seulement à ses fameux records du kilomètre, que la Gobron ne tiendra pas la distance. Quelle erreur! En 1904, Rigoly ne perdit le circuit des Ardennes que par la faute de ses bandages; en 1905, il termine septième des Eliminatoires d'Auvergne, malgré un arrêt d'une heure, causé par une panne de magnéto et après une course toute de prudence. D'ailleurs, le grand empattement de la Gobron — 3 mètres — lui imposait des virages plus lents et c'était là un handicap assez sensible sur un circuit aussi accidenté que celui d'Auvergne. Cet inconvénient devient un avantage sur la Sarthe, et je serais bien surpris si la Gobron ne faisait là-bas une course admirable.

Voici enfin les trois Panhard redoutées de tous et que mèneront Heath, Teste et Tart. Comme leurs sœurs aînées, elles sont munies d'une transmission par pignons d'angle, et leur moteur est probablement un des plus puissants. Qu'elles tiennent la distance, cela ne fait doute pour personne et si, dans la matinée du second jour, certains éprouvent de la difficulté à repartir, il est à peu près certain qu'il suffira d'un tour de manivelle pour lancer le moteur des Panhard. Ces voitures font du bon 160 en palier; elles iront du même train de bout en bout, et si les pneus veulent bien leur être cléments, elles seront là à l'arrivée. Je ne ferai pas de meilleur éloge des Panhard que de rapporter ici le mot d'un des concurrents les plus notoires : « Si on courait sur 12.000 kilomètres au lieu de 1.200, il n'y aurait personne pour battre les Panhard. »

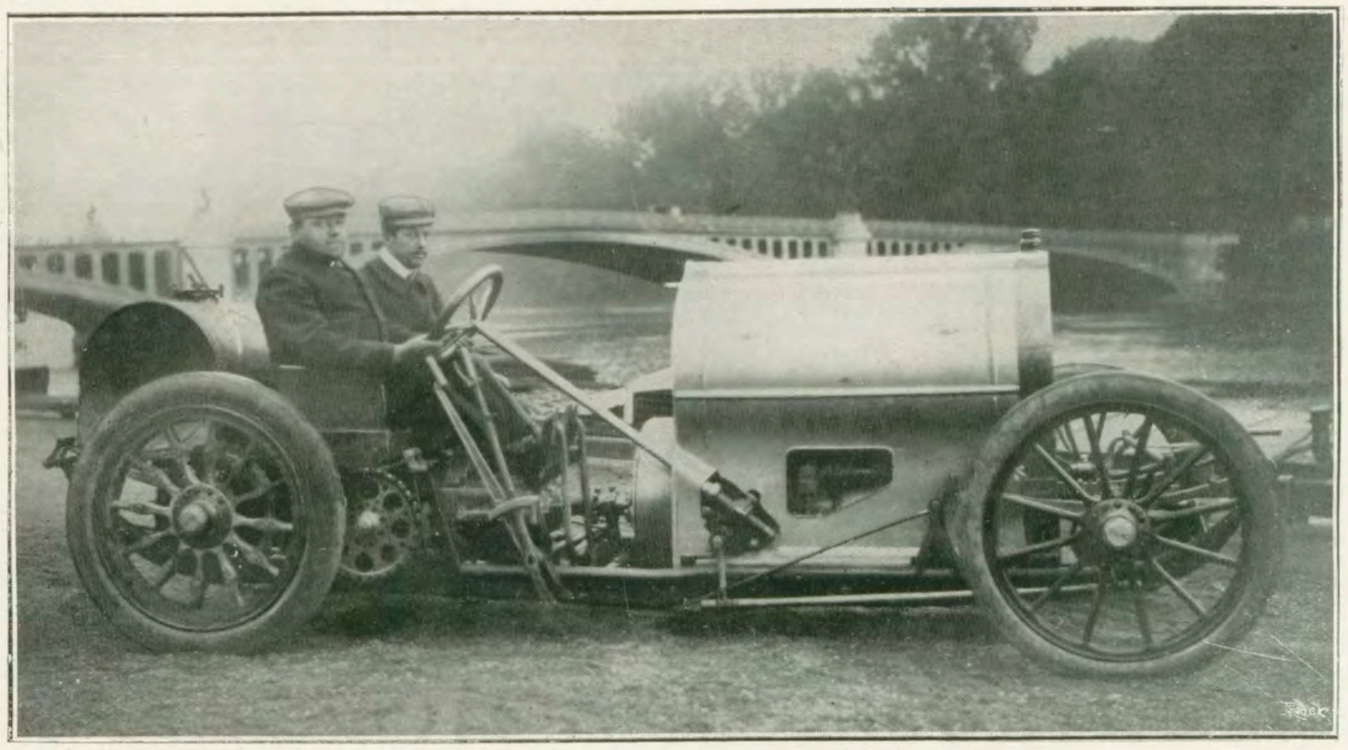
L'avant-dernière marque française est la maison Renault frères, dont les succès dans les grandes épreuves ne se comptent plus. Le constructeur a conservé aux « racers » l'allure générale des voitures de tourisme de la célèbre usine et si vous voyiez passer en ralenti Scisz ou Edmond ou Richez, vous penseriez qu'il pilote une honnête 35 chevaux.

Mais à la vérité, ces 100 chevaux Renault possèdent une vitesse foudroyante et leur démarrage est stupefiant de soudaineté : enfin, aucun doute ne peut être émis touchant le fini de leur construction.

Vulpes clôt le lot français; c'est aussi un nouveau venu. Le véhicule sera confié à un excellent conducteur : Barriaux. Il révèle des dispositions ingénieuses : notamment un châssis surbaissé — licence Stabilia — qui est certainement un avantage pour la marche en ligne droite : la fatigue des bandages est simultanément diminuée. On peut s'attendre de la part de Vulpes a de bons débuts.

Les étrangers En présence du lot national, nous trouvons 3 Mercédès, 3 Fiat, 3 Itala.

Les voitures allemandes sont celles de l'an dernier, mais améliorées sur bien des détails. Leurs constructeurs pensent qu'elles seront plus heureuses que l'an dernier. Je les considère comme de très bonnes voitures qu'on aurait tort de juger trop hâtivement. Les conducteurs sont Jenatzy, Mariaux et Florio : le premier est justement réputé, le second n'a pas pu encore nous montrer ce qu'il pouvait faire, mais Charley le tient en haute estime, paraît-il.



Barriaux.
Vient de triompher en voiturette dans le Tour de France, fait ses débuts sur la grosse voiture.
Voiture Vulpès, portera le n° 11 A et partira à 6 h. 15.
(Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg.) (Allumage par magnéto Simms-Bosch.)

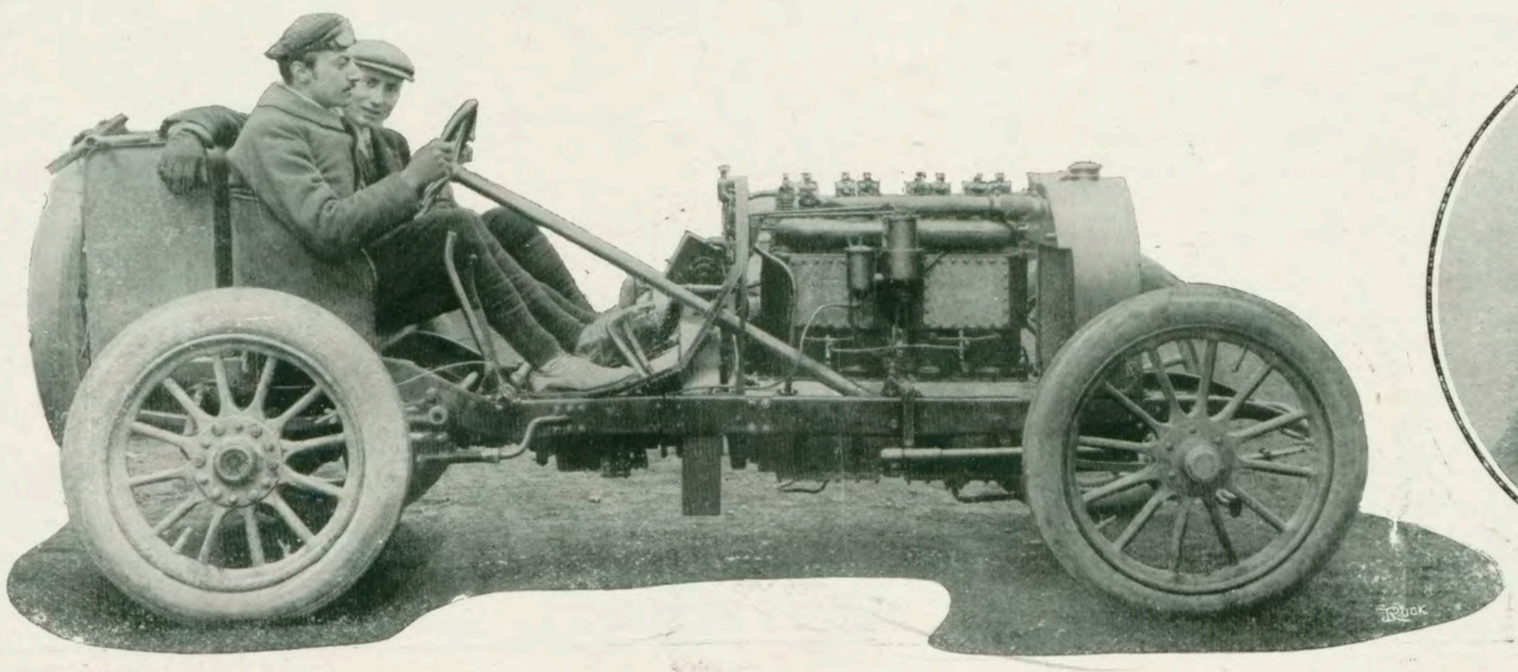
Lancia, Nazzri et Weillschott seront aux volants des Fiat. Les deux premiers constituent une équipe merveilleuse. Les voitures de la grande marque italienne arriveront sur le Circuit précedées d'une réputation flatteuse et tiendront à honneur de confirmer leurs superbes performances de 1905 : il faut voir en elles des concurrentes très redoutables.

La jeune marque Itala a fait des débuts dont tout le monde se souvient encore. Les voitures sont munies d'un moteur qui est un pure merveille et ne dépareront nullement le team étranger. confiés à des conducteurs *di primo cartello*, Cagno, baron de Caters, Fabry, elles sont bien qualifiées pour représenter l'industrie italienne.

Coup d'œil d'ensemble Si l'on jette un coup d'œil sur l'ensemble des voitures, on constatera qu'elles tendent toutes, ou à peu près toutes vers un type identique. L'aspect extérieur, les coordonnées du moteur, les chiffres de la voie, de l'empattement, etc., diffèrent peu les uns des autres. Sur 13 marques, 6 sont à transmission à chaînes, 7 à cardan, toutes ont naturellement la magnéto, mais l'allumage se fait de façon différente. C'est ainsi que sur 34 voitures, 26 sont munies de la magnéto Simms-Bosch, dont 19 avec rupteur et 7 avec bougies. Le refroidisseur Grouvelle et Arquembourg à ailettes se trouve sur 20 voitures dont 3 (les Darracq), ont adopté la forme en tourbillon. Toutes les voitures ont des roues en bois avec moyeu d'artillerie, sauf les Darracq, Hotchkiss, Renault et Vulpes qui ont des roues métalliques.

Qui gagnera ? Question à laquelle il est matériellement impossible de fournir une reponse. Cependant je ne crois pas que la victoire puisse échapper à une marque française.

C. Faroux.



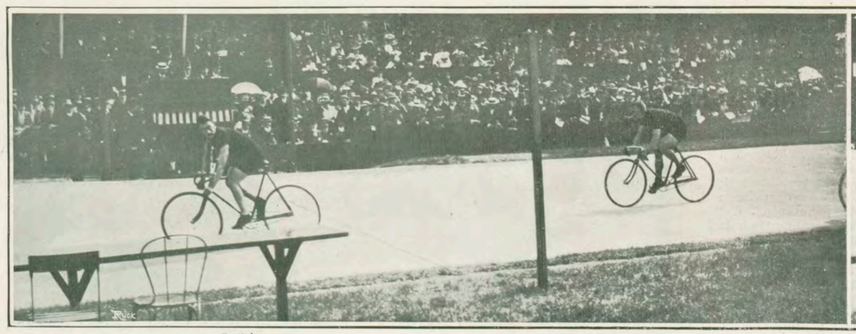
Taveneaux.
N'a conduit en course que des voiturettes, aussi bien sa voiture détient-elle de beaucoup le record de la légèreté.
Voiture Grégoire I, portera le n° 9 A et partira à 6 h. 12.
(Pneumatiques Continental) (Refroidisseurs Grouvelle-Arquembourg.)

Civelli de Bosch.
A remporté le Petit Critérium. Débute en course par une dure épreuve, mais ne désespère de rien.
Voiture Grégoire II, (Pneumatiques Continental) N° 9B
Départ à 6 h. 30.

Dans notre prochain numéro, qui paraîtra le 30 juin, nous publierons un compte rendu du Grand Prix de l'A. C. F., illustré par les instantanés de nos dix photographes échelonnés sur le parcours du Circuit.

LE GRAND PRIX CYCLISTE — VICTOIRE DE KRAMER

La Vie au Grand Air



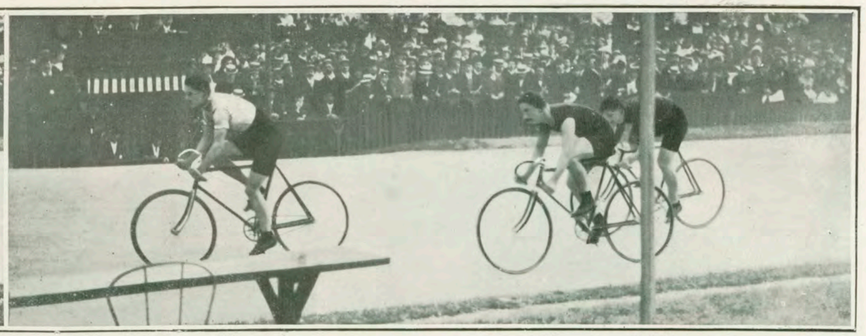
Poulain — Ellegaard — Van den Born

Van den Born part en tête, à petite allure, mais commet la faute de ne pas accélérer dans le dernier tour. Aux 200 mètres, Poulain démarre de troisième position, passe à l'extérieur et remonte ses adversaires. Ellegaard ne peut mieux faire que de prendre sa roue. Van den Born n'a pas insisté.

Schilling — Kramer

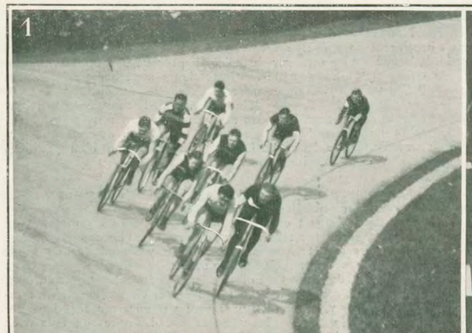
LES DEMI-FINALES

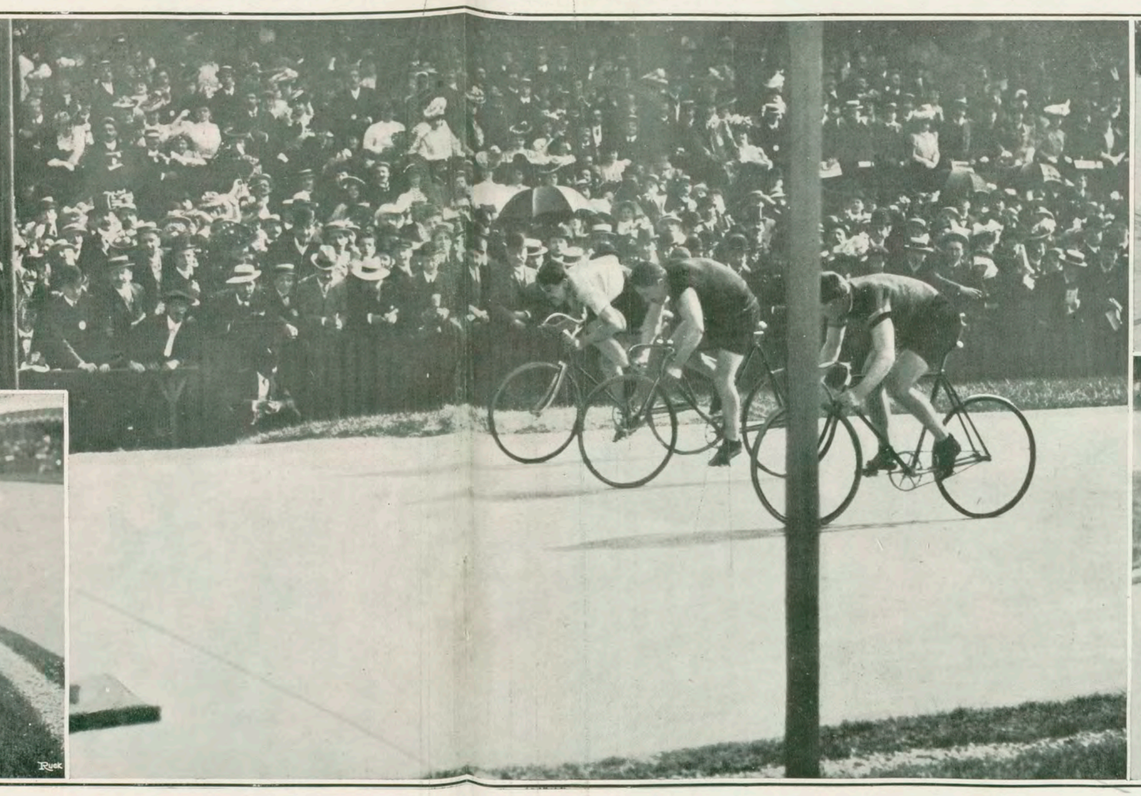
Schilling démarre brusquement dans le virage avant la cloche et prend cinquante longueurs. Kramer décolle Mayer et, rattrapant ce handicap formidable, rejoint Schilling à l'entrée de la ligne droite. Dès lors, celui-ci est battu.

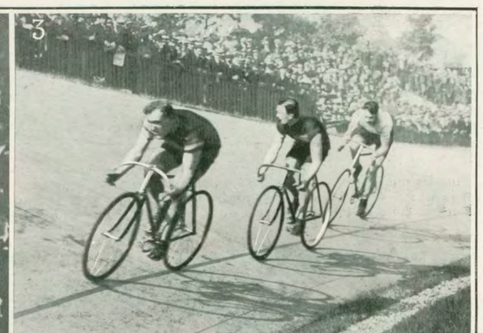


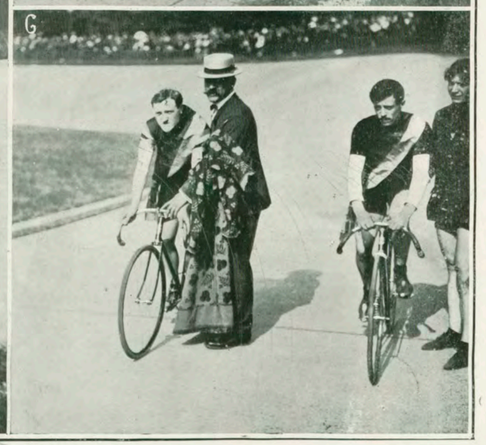
Friol — Rettich — Gardellin

Une crevaison de pneumatiques nécessite deux départs. Friol reste en troisième position. Il démarre à l'entrée de la ligne droite et gagne facilement d'une longueur, après une légère collision avec Rettich.









Deschamps — Morin — Bourrillon

L'arrivée de la finale. — Friol — Poulain — Kramer

Cette photographie prise de la pelouse, à 10 mètres et un peu en avant de la ligne, démontre nettement, en tenant compte de la perspective et de la déformation photographique, que Kramer est en avant.

Kramer — Verri

1. Le premier virage dans le Prix d'Athènes, 10 kilomètres avec entraîneurs humains. Cette épreuve réservée aux amateurs ayant représenté la France aux Jeux Olympiques, fut gagnée par Bardonneau devant Vast et Luguet. — 2. L'arrivée de la finale du Grand Prix. Deux tours de sur place. Finalement. Kramer se trouve en tête suivi de Poulain et Friol. A l'entrée du dernier virage, Kramer commence l'enlevage, les trois hommes se déploient en éventail à l'entrée de la ligne droite. Les deux Français remontent l'Américain qui semble battu, mais celui-ci résiste avec énergie, et un quart de roue le sépare encore de Poulain sur la ligne. Friol troisième à une demi-roue. — 3. L'entrée du dernier virage dans la finale. Cette photographie a été prise au moment précis où Kramer accélère l'allure pour éviter le démarrage de ses adversaires. — 4. Un trio de champions de la veille. Le triple gagnant de 1895, 96, 97. Morin et le gagnant de 1898 Bourrillon conversent avec Deschamps, un gagnant du Grand Prix de l'U. V. F., aujourd'hui médecin dans l'armée coloniale. — 5. Un photographe officiel. Le jeune fils de M. Barthou, ministre des Travaux Publics, photographie le départ de la finale. — 6. Les deux vainqueurs, Kramer et Verri, gagnant du Grand Prix amateurs, se sont rencontrés dans un match qui fut aussi inutile que ridicule dans lequel l'amateur n'a pas pu arriver à faire galoper son adversaire. Voilà une innovation à rayer rapidement du programme pour l'an prochain.

Les épreuves de la journée finale du Grand Prix Cycliste de la Ville de Paris se sont disputées dimanche dernier à la Piste Municipale du Bois de Vincennes, devant plus de quinze mille personnes, par un soleil radieux. En l'absence du Président de la République qui, au dernier moment, s'était fait représenter par le commandant Lasson, la réunion était présidée par M. Barthou, ministre des Travaux publics. Les épreuves du Grand Prix, demi-finales et finales, ont été intéressantes. Kramer s'est bien montré le meilleur et a remporté pour la deuxième fois la grande épreuve sur sa bicyclette **Peugeot**, munie de pneumatiques **Dunlop**. Malheureusement les rencontres dotées d'un intérêt sportif ont été noyées dans un fatras de courses d'amateurs, encombrant un programme délayé, rendu plus fastidieux encore par la longueur des entr'actes. Il n'y a décidément pas, dans les conditions actuelles du sport cycliste, de quoi fournir un programme intéressant pour un meeting de trois jours, surtout si on supprime de parti pris tout ce qui est moteur mécanique.

La Grève des Coureurs à Pied

Aod Renard **Un passage du 1.500 m.** Filliâtre de Fleurac

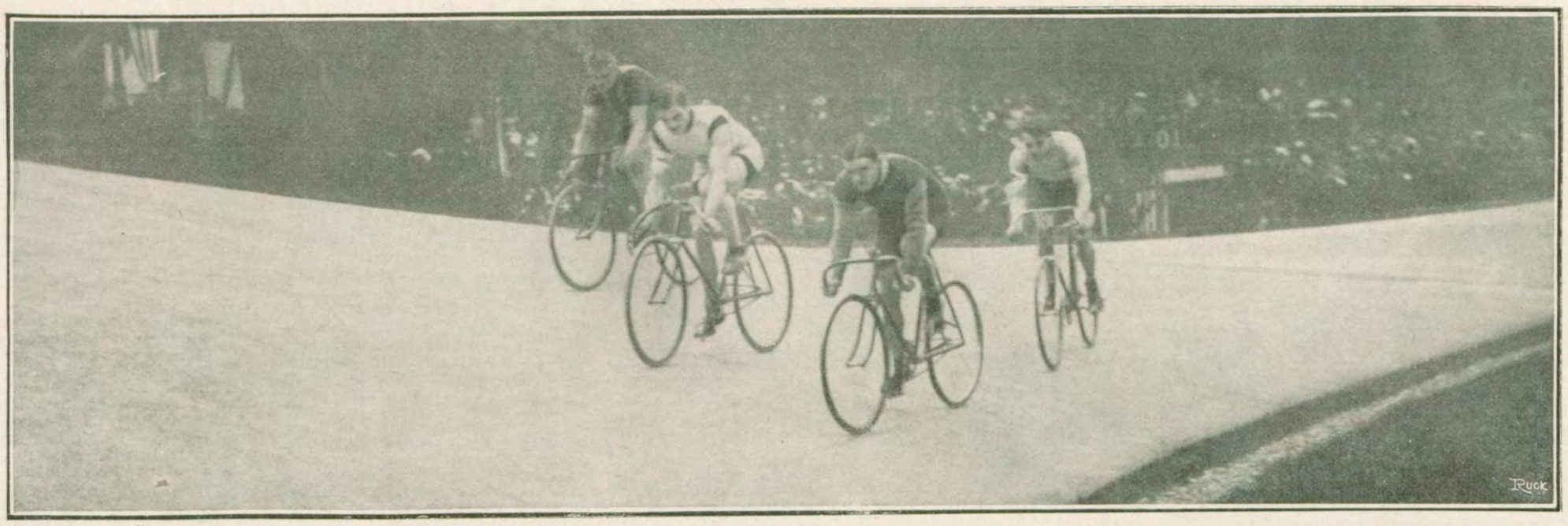
Tous les meilleurs coureurs à pied avaient tenu à prendre part à la reunion donnée par " les grévistes " sur la piste de Gentilly, le 17 juin. Les epreuves offrirent toutes un vif intérêt et le public ne menagea pas ses applaudissements aux célébrités de l'athlétisme. Dans le 1.500 mètres dont nous donnons une photographie prise pendant la course, ce fut Renard qui se classa premier, devant Filliatre, de Fleurac, Aod, etc.

La Fête nautique du *Matin* — Les Courses à l'Aviron

L'équipe du Sporting-Club Dunkerquois gagnant de la course à quatre seniors.

Nous avons porté plus haut des épreuves de canots automobiles. La catégorie des quatre rameurs seniors revint au Sporting-Club Dunkerquois, battant le Rowing-Club de Paris. Les courses à l'aviron furent marquées par de multiples incidents, car, outre que les bateaux-omnibus n'avaient pas interrompu leur service, les organisateurs donnaient en même temps le départ aux cruisers. Le remous était tel que nombre de canots coulèrent, et ce fut un spectacle pittoresque et un peu impressionnant que de voir tous les rameurs se sauver à la nage.

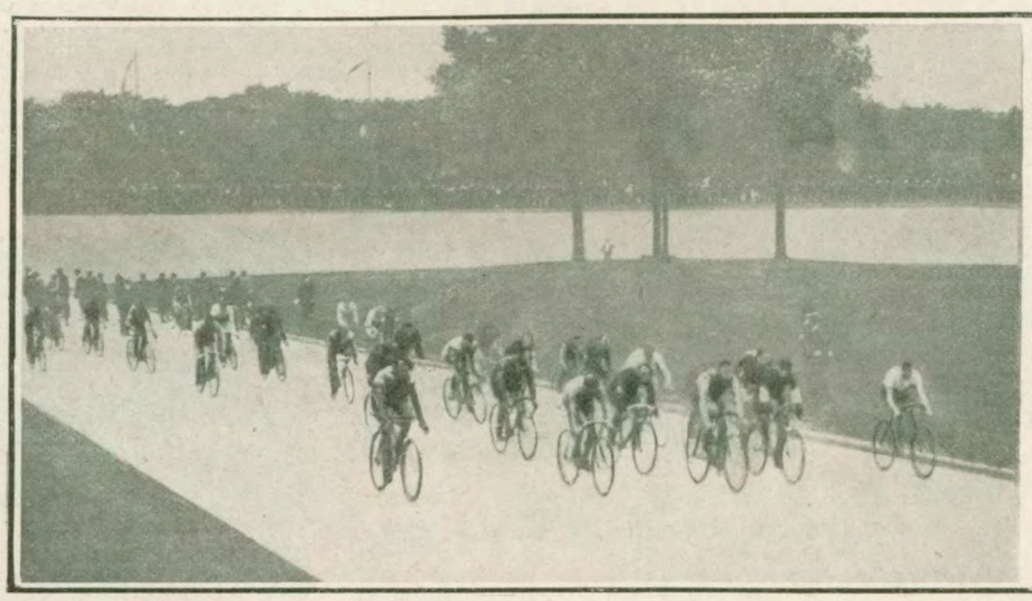
Le Meeting du Grand Prix — La journée du 14 Juin



Dupré Hourlier Poulain Friol

La finale du Prix de France (1.000 m.). — Dans le premier virage.

La finale du Prix de France avait réuni Friol, Poulain, Hourlier et Dupré. Hourlier prend le commandement jusqu'à l'entrée de la ligne d'arrivée. Poulain se dégage et le remonte. Friol, de la quatrième position, l'imite et se lance à sa poursuite. Il le rattrape, un coude à coude s'ensuit, mais Friol gagne du terrain à chaque coup de pédale et quoique son pneumatique arrière crève à 20 mètres du poteau, il garde une demi-longueur sur Poulain, second, suivi d'Hourlier et de Dupré. (Bicyclette Peugeot).

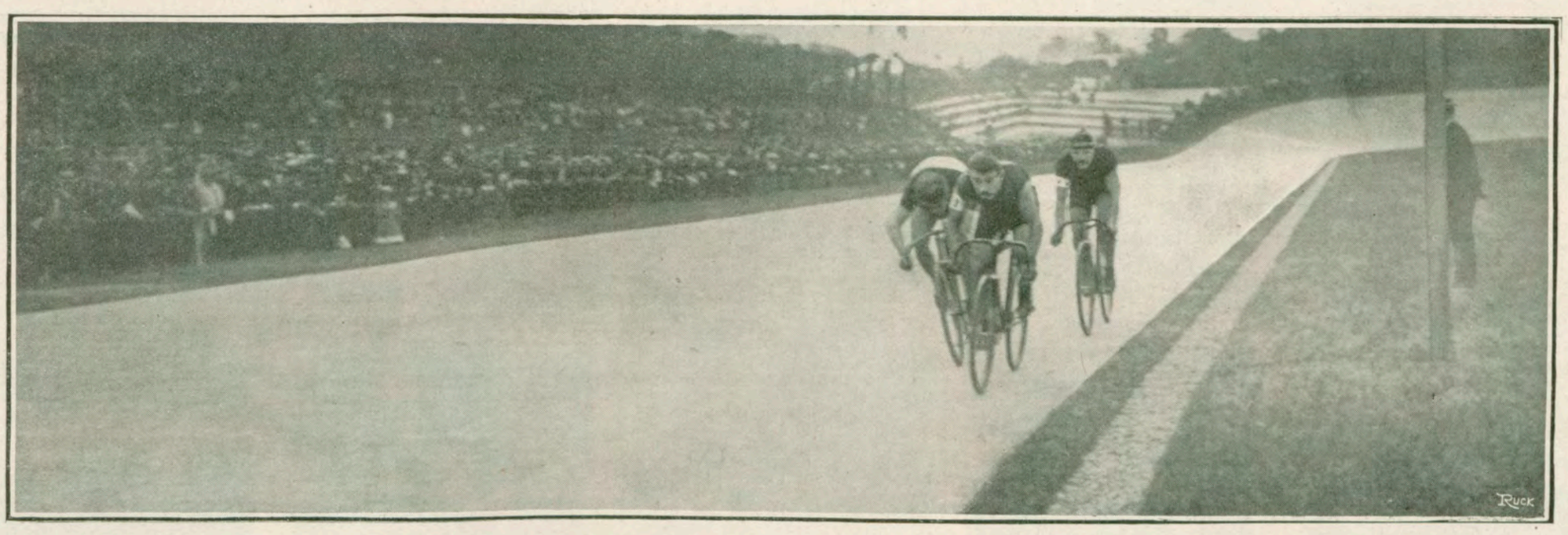


La Course de Primes (5.000 m.). — Le départ.

La Course de Primes réunissait un lot de 37 coureurs Il est toujours curieux d'assister à la lutte d'un nombre aussi considérable de partants qui se font la chasse autour de la piste. La prime finale revint à Rettich, devant Rutt, Gardellin, Ingold, etc.

Le Match France-Etranger (1.500 m.). — L'arrivée. Friol

Cette course réunissait les trois premiers du Prix de France et du prix des Etrangers. A la cloche, Friol démarre d'une façon si puissante qu'il laisse loin derrière lui ses adversaires. Il se relève dans la ligne d'arrivée et gagne par 50 mètres. (Bicyclette Peugeot).



Gardellin Rettich Rutt

La finale du Prix de l'Espérance (1.000 m.). — L'arrivée.

Aux 200 mètres, Gardellin était en tête, ayant Rettich à la hauteur de sa roue arrière. Ils emballent, entament une lutte sévère, au cours de laquelle Gardellin gêne considérablement Rutt (ainsi que le montre notre photographie). Rettich réussit à passer la ligne d'arrivée avec une demi-longueur d'avance sur Gardellin.

On a vu plus haut le compte rendu de la dernière journée du Grand Prix Cycliste. La deuxième présenta un programme encore plus long et plus diffus. Pour assister à deux ou trois arrivées vraiment intéressantes, il fallut d'abord résister au spectacle de 40 séries aussi dépourvues de lutte que d'attrait sportif. C'est ainsi que le repêchage du Grand Prix fut couru par séries, demi-finales et repêchage (!) et que le Prix de France nécessita 12 épreuves pour qualifier quatre hommes. Il serait prudent pour les organisateurs de ne pas abuser de la patience du public.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

POUR L'AVIATION FRANÇAISE

Nous recevons la lettre suivante d'un de nos lecteurs :

« L'Aéro-Club de France vient d'adresser un appel aux Mécènes pour doter d'un prix de 500.000 francs la construction d'un appareil plus lourd que l'air. Malheureusement, il est une quantité de chercheurs qui, faute des fonds nécessaires pour réaliser leur idée, se voient dans la très triste obligation de laisser dans l'ombre le fruit de leurs travaux.

« Pourquoi l'Académie des Sports et l'Aéro-Club de France n'aborderaient-ils pas ce moyen de la façon suivante :

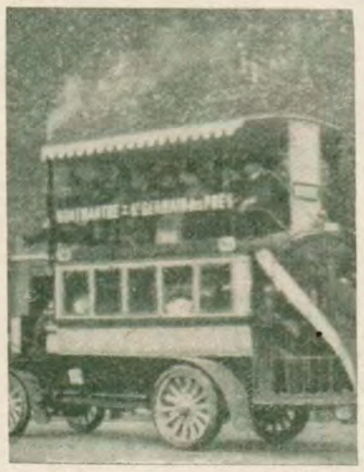
« En prévision de la solution imminente du problème « du plus « lourd que l'air », les inventeurs français sont invités à remettre, sous toutes garanties, et dans un délai de... à l'Aéro-Club, les plans, détails, etc... etc..., des appareils qu'ils auront pu imaginer.

« L'Aéro-Club fera examiner tous les projets qui lui seront soumis et retiendra les cinq ou six meilleurs projets présentés, qu'il fera construire et expérimenter avec une partie des fonds de la souscription.

« Seuls présenteront leurs projets les inventeurs français pouvant justifier que leur situation de fortune ne leur permet pas la construction de leur appareil.

« Les chercheurs, suffisamment privilégiés pour avoir pu construire et expérimenter eux-mêmes leurs appareils, trouveraient dans le prix qui serait fort respectable, une large compensation de leurs frais et de leurs peines.

HÉBERT. (Vevey).



Le premier autobus, inauguré le 11 juin, sur la ligne Montmartre-Saint-Germain-des-Prés.

LES AUTOBUS

La Compagnie des Omnibus a inauguré une ligne qui va de Saint-Germain-des-Prés à Montmartre. Le lundi 11 juin, telle est la date de cet événement sensationnel.

LES DÉBUTS DE CAGNO

Il nous a semblé intéressant de publier, à propos du Grand-Prix de l'A. C. F., un document très rare montrant les deux célèbres conducteurs italiens Lancia et Cagno, lors de la course Paris-Madrid.

Les temps ont changé pour Cagno tout au moins, car à cette époque il n'était que le mécanicien de Lancia.

Lancia ayant Cagno comme mécanicien, dans la course Paris-Madrid.

CYCLISME

PURS ET IMPURS

Le tranquille sang-froid avec lequel Verri, le crack amateur italien, aussitôt après s'être révélé à l'attention du monde sportif par une série de victoires retentissantes à Athènes, a annoncé qu'il « tournerait professionnel dès le Grand Prix de Paris couru » est une indication bien typique du singulier état d'âme de la plupart de nos amateurs.

D'après une définition il semblerait qu'un amateur soit un athlète qui pratique le sport pour son plaisir et par amour désintéressé de la lutte. Quelle erreur !

De nos jours, en cyclisme comme dans tous les autres sports, un amateur est un monsieur qui ne reste amateur que parce qu'il n'est pas assez fort pour s'aligner avec les professionnels.

Sportivement parlant, cette façon d'agir est évidemment louable. Il est logique et raisonnable qu'un athlète, ne trouvant plus de rival digne de lui dans les rangs des amateurs, aspire à se mesurer avec ceux qui peuvent lui faire connaître la mesure exacte de ses moyens. Mais encore faudrait-t il que tout cela se fasse sportivement et que la question « gros sous » ne tienne pas la place qu'elle tient dans toutes ces conversions.

Il est regrettable d'avoir à constater que la plupart des gens qui se revêtent du titre d'amateurs n'en possèdent que l'étiquette.

VICTOR BREYER.

J. Lavigne, âgé de 8 ans, qui a fait 50 kilomètres en 2 h. 5.

UN CYCLISTE PRODIGE

Lors de la course des éliminatoires du prix Peugeot à Béziers, parmi les concurrents se trouvait un enfant de 8 ans, J. Lavigne. Le public qui assistait au départ fut quelque peu étonné de le voir au milieu de « grands », mais à l'arrivée cet étonnement devint stupéfaction : il se classait neuvième. Il avait couvert les 50 kilomètres du parcours, sur une mauvaise route, dans le temps à peine croyable de 2 h. 5 m. Voilà une performance que bien des touristes lui envieraient.

Cet enfant promet !

LE CHAMPIONNAT DU MIDI

Le championnat cycliste du Midi s'est couru le 10 juin. Plus de 120 concurents se présentèrent au départ, qui était donné à Saint-Antoine. La course était assez pénible, et les coureurs durent faire appel à toute leur énergie. Ils terminèrent très près les uns des autres.

Le départ du championnat du Midi à Marseille.

RÉSULTATS TECHNIQUES

HIPPISME

Dimanche 10 juin.

Longchamp. — *Prix d'Ispahan* (2.100 m.). — 1. Phœnix, au comte Le Marois (A. Carter) ; 2. Moulin la Marche. 3. Marly (4 partants).

Grand Prix (3.000). — 1. Spearmint, au major Loder (B. Dillon) ; 2. Brise-Cœur, 3. Storm (13 partants).

Lundi 11 juin

Auteuil. — *Prix Richard-Hennessy* (handicap, 4.500 m.) — 1. Roi de Rome, au vicomte de Fontarce (Piggott) ; 2. Mimulus, 3. Grozav (11 partants.)

Mardi 12 juin.

Saint-Ouen. — *Prix Fleurissant* (Steeple, 3.400 m.). — 1. Aubade, au vicomte de Fontarce (Piggott) ; 2. Muntjac, 3. Fol Amour (7 partants.)

Jeudi 14 juin.

Longchamp. — *Prix de Rocquencourt* (2.400 m.). — 1. Narvaez, au comte de Pourtalès (M. Henry), 2. Caramel (2 partants.)

Prix de Martinvast (2.000 m.). 1. Phœnix, au comte Le Marois (A. Carter) ; 2. Hymer, 3. Prince Robert (6 partants).

CYCLISME

Meeting du Grand Prix.

10, 14 et 17 juin.

10 juin. — *Prix de Charenton* (handicap). — 1. Poulain (scratch), 2. Nedela (50), 3. Ingold (30), 10 partants.

Course de l'heure (entraîneurs humains). — 1. René Pottier (48 kil. 325 m.), 2. Cornet, à 1.750 m. 3. Germain, à 3.000 m.

14 juin. — *Séries éliminatoires. Qualifiés pour les demis-finales* : Poulain, Kramer, Friol, H. Mayer, Ellegaard, Del Rosso, Van den Born, Schilling. — *Repêchage* : Rettich.

Prix de France. — 1 Friol, 2 Poulain, 3 Hourlier, 4 Dupré.

Prix des Etrangers. — 1 Mayer, 2 Ellegaard, 3 Van den Born, 4 Kramer.

Match France-Etranger. — 1. Friol, 2 Ellegaard, 3 Mayer, 4 Van den Born, 5 Hourier, 6 Poulain (relevé).

ATHLÉTISME

Dimanche 10 Juin

Tour de Marne. — 1 Delaplane, 2 Hérault, 3 P. Meyer.

UN NOUVEAU PAPIER PHOTOGRAPHIQUE PAPIER TAKIS

Le nouveau papier que la Société Lumière et ses Fils, de Lyon, vient de mettre en fabrication a pour caractéristique de renfermer un excès de sel d'argent soluble et de se développer par simple immersion dans l'eau.

Jusqu'ici on n'avait pas pu introduire directement la substance révélatrice dans l'émulsion servant à la préparation des papiers, afin de permettre le développement de l'image par simple immersion dans l'eau ; l'addition d'une substance révélatrice à l'émulsion provoque, en effet, au bout de très peu de temps la réduction du sel d'argent soluble.

Il n'est pas nécessaire d'opérer dans le laboratoire obscur.

Ce papier auquel la Maison Lumière a donné le nom de « Takis », réunit à la fois les avantages des papiers par noircissement direct et des papiers par développement.

Le mode d'emploi de ce papier est très simple : on expose le papier dans le châssis-presse, sous le négatif, à la lumière du jour, jusqu'à ce que l'image soit nettement apparente. Une exposition de 3 à 10 minutes suffit. On immerge l'épreuve dans une petite quantité d'eau, l'image augmente peu à peu d'intensité et l'on suit la marche de ce développement, en quelque sorte automatique, jusqu'à ce qu'on juge l'intensité suffisante.

L'opération peut s'effectuer soit à la lumière artificielle soit à la lumière diffuse faible.

Lorsque l'épreuve a atteint toute sa vigueur, on lave à grande eau. On achève comme s'il s'agissait du papier au citrate.

ATHLÉTISME

RÈGLEMENTS INUTILES

Les sports athlétiques sont chez nous bien réglementés. Ils le sont même tellement qu'il est malaisé de les pratiquer.

Un récent incident a mis en évidence le ridicule qui s'attache à cet article des règlements, stipulant que « les épreuves privées sont réservées aux membres *non suspendus* d'une seule et même société. »

Ainsi un athlète, disqualifié temporairement par l'Union, pour un motif souvent insignifiant, dont les querelles personnelles peuvent former le principal élément, n'a pas la faculté de participer aux réunions particulières de son club ! De quel droit l'Union exerce-t-elle un contrôle aussi complet sur l'organisation intérieure des sociétés ? Et quelle sanction croirait-elle pouvoir appliquer en cas d'infraction.

Les délits que punit l'Union ne sont pas assez graves pour nécessiter une pareille rigueur. Quand parfois ils le sont, l'exclusion du membre indigne de toutes les sociétés d'amateurs s'impose. Pourquoi, en tout autre cas, faire perdre une saison à un athlète coupable de légèreté ou simplement mal en cour ?

Faudra-t-il que nous confondions toujours réglementer et encourager, qui sont choses distinctes s'excluant souvent ?

FERNAND BIDAULT.

Delaplane, vainqueur du Tour de Marne.

LE TOUR DE MARNE.

Le 10 juin s'est disputée l'épreuve du tour de Marne à pied, à bicyclette et en canoé. Delaplane fut le grand vainqueur de la journée ayant réussi à se classer trois fois premier et à terminer en 43 minutes.

L'ASSAUT PINI-ROSSIGNOL

Le chevalier Pini, qui professe maintenant à Buenos-Ayres, vient de présenter quelques-uns de ses élèves au public parisien. Au cours d'une séance donnée le 9 juin au *Figaro*, ils se rencontrèrent avec de bons amateurs français et firent preuve de brillantes qualités. Pini se mesura avec Rossignol dans un assaut qui remporta un immense succès auprès des sportsmen qui ne ménagèrent pas leurs applaudissements aux deux maîtres.

Pini et Rossignol après leur assaut du 9 juin.

HIPPISME

LES ELEVEURS DE PUR SANG.

Syndicats, associations professionnelles, sociétés de défense mutuelle, le groupement d'intérêt est de rigueur, en cette époque de mutualité.

Nos éleveurs de pur sang ne pouvaient manquer de subir la loi commune. Aussi, sur l'initiative d'un certain nombre de sportsmen, un « Syndicat de l'élevage du cheval du pur-sang en France » vient-t-il d'être élaboré. Son histoire est simple. Lors du congrès hippique organisé l'an dernier, à l'occasion du Concours central d'animaux reproducteurs des espèces chevaline et asine, une section permanente du pur-sang fut instituée. Elle démontra l'intérêt qu'il y aurait à fonder une association professionnelle des éleveurs et des propriétaires d'animaux de pur-sang. C'est cette section permanente qui, normalement est devenue la base du syndicat.

Il entend faire appel au concours de tous ceux qui en France s'occupent du pur-sang ou dont l'adhésion pourrait être profitable à son élevage.

M. Ruau, ministre de l'Agriculture, en a accepté la présidence d'honneur.

Mais voici qu'à l'horizon s'élève la concurrence ou tout au moins l'opposition d'un certain nombre d'éleveurs qui ont invité les intéressés à se réunir prochainement afin de jeter les bases d'une « Association professionnelle du pur sang », analogue à celles existant déjà pour le demi-sang et le trait.

Que résultera-t-il de tout cela ? Fusion ou antagonisme ? Attendons.

P. M.

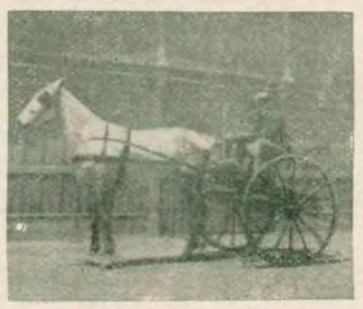
Pif, à M. Salignac, 1er prix des mâles à l'Exposition de Paris.

UN LAURÉAT DE L'EXPOSITION CANINE.

M. Salignac, le ténor bien connu, vient de remporter un nouveau succès, dû à son chien Pif. Cette splendide bête a obtenu le premier prix des mâles à l'Exposition canine de Paris.

UN RAID HIPPIQUE.

Deux chevaux viennent d'accomplir une brillante performance dans la course d'Oloron Sainte-Marie. Baume des Pyrénées à M. Campan, de Bayonne, conduit par M. Secard a accompli en trois étapes un parcours de 229 kilom. 600 en 11 h. 15 m. 55 s. Il était premier devant Nigtingkole, à M. Dejeaune, de Bagnères-de-Bigorre, qui le suivait à moins de deux minutes.



Baume des Pyrénees qui vient de faire un raid de 229 kilom 600 en 11 h. 15 m 55 s.

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

VIII [1]

LE LANCEMENT DU POIDS

Nous intercalons les sauts, les lancements et les courses à pied, de façon à donner satisfaction à toutes les catégories d'athlètes qui nous lisent ✍ Le lancement du poids que nous publions aujourd'hui est un des concours que les Français ont le plus besoin d'étudier de près ✍ Les spécialistes américains dépassent en effet notre record (Tison : 12 m. 46 c.) de la bagatelle de deux mètres et plus ! (Record américain et du monde : W. W. Coe, 15 m. 08 c. 1/2) ✍ ✍ ✍

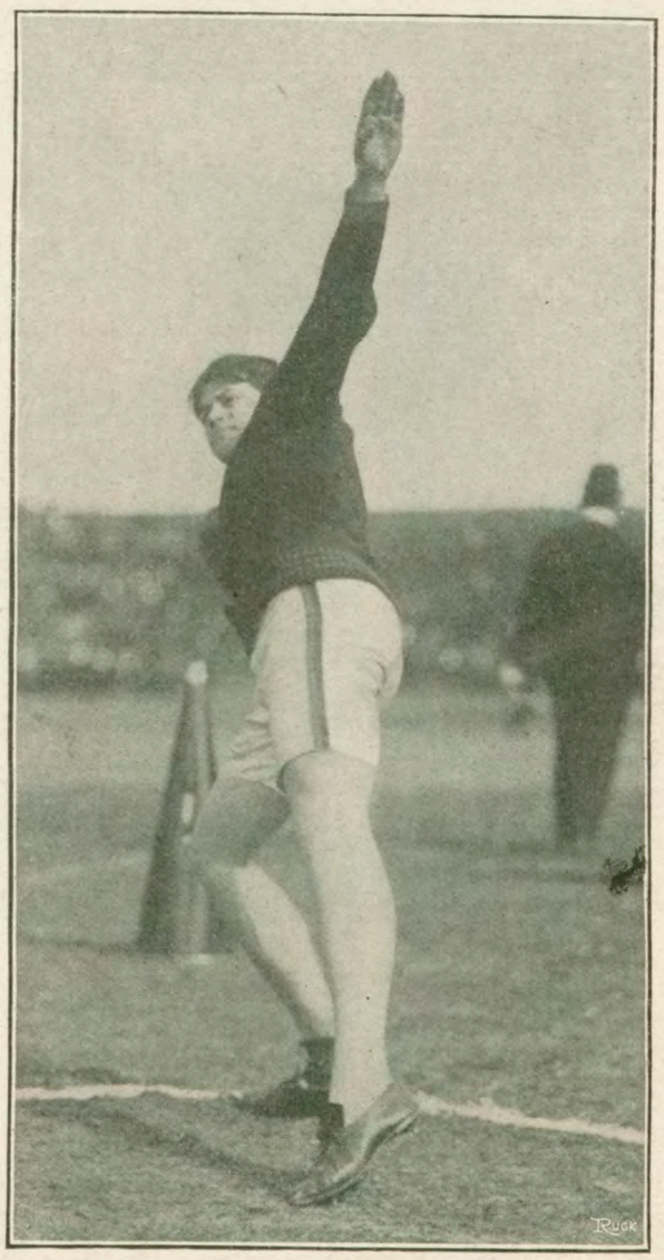
Dans les différents concours dont nous avons parlé jusqu'à présent, l'agilité, la vitesse — ou le fond — se sont imposés comme les conditions nécessaires du succès. Pour le lancement du poids, il faut avoir avant tout de la force et de la pesanteur. Entendez que ces deux qualités sont indispensables pour obtenir les meilleurs résultats, non qu'elles suffisent à faire un champion. Loin de là. Mais si un athlète naturellement lourd a du style par surcroît, il battra le concurrent qui possède un bon style mais manque de poids et de vigueur. L'athlète grand et pesant se trouve donc avantagé dans ce concours.

Des deux qualités, le poids est la plus précieuse. Sans doute, Rose, de l'Université de Michigan, qui a détenu le record du monde pendant quelque temps, est un homme d'une taille très élevée. De même Horgan, le lanceur irlandais bien connu. Mais Coe, l'actuel recordman du monde, ne mesure pas 1 m. 70. Seulement, il pèse 240 livres anglaises (108 kil. 850)...

Néanmoins, il est possible de faire bonne figure dans ce concours, sans avoir rien de formidable, à condition de lancer le poids dans un excellent style. Exemples : Beck, de l'Université de Yale, Gray, du New York Athletic Club, et beaucoup d'autres. Ceux que je viens de nommer étaient des hommes de 1 m. 75 à 1 m. 80, pesant de 80 à 90 kilos, c'est-à-dire d'un modèle que l'on rencontre fréquemment dans nos clubs. Ils avaient un poids suffisant, beaucoup d'agilité et un style très étudié : les athlètes de leur calibre n'ont qu'à les imiter pour devenir comme eux de remarquables lanceursde poids.

Le jet sans élan Lorsqu'on apprend à lancer le poids, il est bon de commencer à le jeter sans élan. Il y a deux façons de tenir le boulet de fonte dans la main. Les athlètes très robustes le saisissent entre le pouce et les autres doigts; ils peuvent ainsi, en le projetant, lui imprimer un élan supplémentaire avec les doigts. C'est un avantage, mais dont peuvent seuls profiter les lanceurs doués d'une main et d'un poignet d'acier. Le plus grand nombre fera donc mieux de s'en tenir à la seconde manière qui consiste à laisser le poids reposer bien d'aplomb dans la paume, les doigts ne servant qu'à le maintenir.

J'ai dit que le débutant devait commencer par lancer sans élan. En conséquence, ne nous occupons pas du cercle ou du carré d'où le poids est jeté dans les concours (2).



Le premier mouvement.

Bien campé, la jambe droite fléchie, le jarret gauche tendu, Boyd, de l'Université de Pensylvanie, nous offre une admirable silhouette du lanceur au départ.

L'athlète se place de profil le côté gauche en avant, le bras gauche étendu et levé, le corps incliné en arrière, le bras droit replié, la main tout près de l'épaule. Le jarret gauche est tendu, le corps s'appuie sur la jambe droite solidement campée. Pour projeter le poids, il n'y a qu'à prendre les positions inverses. Le bras droit s'élève vivement, tandis que le gauche s'abaisse; les jambes effectuent un chasse-croisé, la droite allant devant et la gauche passant derrière. Il importe que ce changement de front s'opère avec la plus grande rapidité. Les détails essentiels sont les suivants : le bras qui lance le poids doit partir droit de l'épaule; il faut mettre dans le mouvement la force de tout le corps, spécialement des cuisses et des épaules ; enfin, il convient d'imprimer au boulet une bonne élévation, car si le poids n'est pas lancé haut, il ne parcourra pas la plus longue distance.

Répéter le double geste que nous venons de décrire jusqu'à ce qu'on le fasse avec la plus grande vitesse possible et sans le moindre à-coup. L'athlète est alors prêt pour lancer le poids avec élan.

Le jet avec élan Prenez, au fond du cercle ou du carré, la même position que pour le jet sans élan. Faites vivement deux pas en avant à travers le carré en rapprochant le pied droit du talon gauche et en repartant du pied gauche, à la manière du soldat qui change de pied pour se mettre au pas de ses camarades, puis exécutez le second mouvement du jet sans élan. La traversée du carré doit s'accomplir très vite, il est nécessaire qu'aucun temps d'arrêt ne se produise depuis le moment où le lanceur quitte la ligne du fond jusqu'à l'instant où le poids s'échappe de sa main : c'est la condition *sine qua non* d'un bon lancement. Elle est difficile à observer: il est notamment très malaisé de ne pas marquer une pause, en parvenant à l'autre bord du carré : mais il faut y réussir. Le pas sera glissé plutôt que sautillé, les pieds

Le second mouvement.

L'athlète traverse vivement le terrain de lancement — un cercle en Amérique, un carré en France — au moyen de deux bonds glissés, fournis le pied gauche en avant. Dans cette photographie, le sauteur est un peu trop en l'air.

(2) On sait qu'en France le poids est jeté d'un carré de 2 mètres de côté dépassant le sol de 10 centimètres. Les Américains se contentent d'un cercle tracé à la chaux sur l'herbe et borné, sur une partie de sa circonférence, par un butoir. — R. F.

(1) Voir les nos 398 et suivants.

Le troisième mouvement.

Arrivé près du butoir, Boyd rassemble toutes ses forces pour jeter le boulet le plus loin possible.

Le quatrième mouvement.

Remarquez s'élever le poids. Sur cette photographie, avec De Witt, le champion de Princeton, figurent deux lanceurs connus : à gauche R. Garrett, vainqueur aux jeux olympiques de 1896 ; à droite, en peignoir, le fameux Richard Sheldon, vainqueur à Paris en 1900 avec un jet de 14 m. 10.

s'élevant à peine au-dessus du sol. Travaillez, ce passage du carré : la perfection, ici, est indispensable. Allez d'abord lentement, au besoin, mais en veillant à ce que l'action soit continue, à ce que vos différentes attitudes se succèdent sans aucune interruption. Accélérez ensuite le mouvement peu à peu : vous obtiendrez ainsi une grande vitesse sans rien sacrifier de votre style.

Dans le geste par lequel l'athlète se débarrasse du poids, il doit naturellement mettre toute sa force. Il faut donc que la détente des jambes et des cuisses, il faut que la masse du corps entier ajoutent leur élan à l'effort de l'épaule et le transmettent en quelque sorte au poids par l'intermédiaire de celle-ci.

L'entraînement Cinq séances par semaine constituent un travail suffisant et nécessaire pour ce concours. L'athlète surveillera son style et particulièrement cette cadence ininterrompue que nous venons de recommander. Le lancement du poids, au premier abord, semble un exercice assez simple. En réalité, les péripéties en sont compliquées et il faut beaucoup de pratique pour arriver à les exécuter sans arrêt ni retard. Ce qui a été dit de l'importance de la vigueur et du poids pour l'athlète me dispense de donner à celui-ci le conseil de se faire un corps musculeux par une gymnastique appropriée et un entraînement athlétique soutenu. Mais peut-être n'est-il pas superflu de lui signaler l'efficacité de quelques courses de vitesse, corsées de temps à autre d'un 400 mètres à petite allure pour développer l'agilité si utile dans les mouvements à travers le carré.

IX

LE 1.500 MÈTRES

Avec le 1.500 mètres, nous abordons l'étude des courses de fond. Pour briller sur cette distance, l'athlète doit avoir su acquérir un grand nombre de qualités diverses. Nous allons les passer successivement en revue.

Le dernier mouvement

Dans un élan de tout son corps puissant, le formidable Rose, naguère recordman du monde, a lancé le poids et retombe sur la jambe droite. Tandis que ses regards suivent anxieusement la trajectoire du boulet, l'athlète fait un gros effort pour ne pas sortir du cercle.

D'abord, il aimera à courir. J'ai connu tous les champions américains et la plupart des champions anglais qui se sont distingués par le fond durant ces seize dernières années; et j'ai observé qu'un trait commun à presque tous était qu'ils « aimaient à courir ». Beaucoup d'entre eux s'exerçaient depuis l'enfance, l'entraînement ne leur semblait pas une contrainte, mais une distraction agréable. Ainsi avaient-ils développé petit à petit l'endurance indispensable au coureur de longue distance.

En Chine et au Japon, les traîneurs de pousse pousse qui trottent aussi naturellement que marchent les autres hommes fournissent également une preuve concluante des effets de l'habitude; et les Anglais, dans leurs Harriers Clubs, démontrent tous les jours qu'il n'est pas de garçon bien constitué qui ne puisse tenir la distance Cependant, pour devenir un champion du fond, il ne suffit pas de courir souvent. Il faut encore autre chose, il faut que l'athlète possède dans ses veines un certain courant de sang et suive un entraînement judicieux.

(*A Suivre.*) GEO. W. ORTON.

Traduit et adapté par Raoul Fabens.

Avis à nos Abonnés

Au moment du départ en vacances, nous recommandons tout spécialement à nos abonnés de bien vouloir nous faire parvenir, avec leur demande de changement d'adresse, la bande du dernier journal reçu, afin d'éviter tout retard dans l'envoi du numéro suivant. (*Joindre 0 f. 75 pour frais de réfection.*)

DEUX CRACKS AU XVIII[e] SIECLE

Par SAINT-GEORGES

La victoire de Spearmint inspire à notre collaborateur quelques réflexions au sujet de la valeur de nos chevaux et ceux d'autrefois. Il se demande si la race s'est améliorée ou bien si elle est en décadence. Il assure qu'Eclipse serait également à présent un phénomène.

Il serait osé de prétendre que Maintenon a fait sa course dans le Grand Prix de Paris, et que bon cheval, sur 2.400 mètres, il n'a pu fournir victorieusement 3.000 mètres. Les causes de ces défaillances, que j'ai relevées à cette place, sont nombreuses. De plus illustres que Maintenon, tels qu'Omnium II, n'ont pas échappé au mauvais sort qui a frappé plus de trente fois, depuis la fondation de 1863, le vainqueur du Derby français. Déclin de forme, changement de piste, de distance, terrain plus lourd ou plus ferme, atmosphère, derniers galops, accident de box, tant de circonstances peuvent changer le résultat d'une course. Maintenon a eu les jambes enflées au lendemain du Grand Prix, par suite de la dureté du sol. N'est-ce pas suffisant pour expliquer la défaillance qui a tant déçu son entraîneur. Le cheval a été trop tôt battu pour ne pas avoir une excuse autre que le manque de fond. Quelle est cette excuse ? Nous le saurons peut-être un jour; Brisecœur se chargera, espérons-le, de nous dire si sur 3.000 mètres il peut laisser Maintenon aussi loin derrière lui. Qu'il ait été battu par Spearmint, je le veux bien; par Storm, cela semble excessif. De même que Maintenon peut aussi avoir été battu par le terrain, de même Spearmint aurait pu succomber comme l'a fait Pretty Polly sur une piste détrempée. Il ne faut jamais attribuer une trop grande importance à une performance unique. C'est toute la carrière d'un cheval qui compte.

Ce qui est cependant significatif au point de vue élevage, c'est qu'une lacune de vingt ans existe entre les victoires des champions anglais. Celui de 1906 est issu d'un cheval d'origine australienne. Le fond est revenu par Carbine, qui était un stayer.

Cette victoire sur 3.000 mètres n'infirme donc aucunement ce que chacun sait au sujet de la production d'outre-Manche. Le manque de fond est caractéristique. Nos voisins ne se font pas illusion et de bons esprits s'efforcent de remonter le courant d'élevage qui depuis des années ne charrie plus que des flyers et quelques chevaux de demi fond, d'aucuns fort remarquables, il est vrai, mais qu'il ne faut pas mettre à trop dure épreuve. De là, en grande partie la disette de chevaux anglais ou leurs échecs dans le grand Prix de Paris.

Les grands ancêtres

Or, si à son origine le cheval du désert était un animal rapide et brillant, il n'avait pas moins un fond et une endurance remarquable, ainsi qu'en témoigne la carrière du fameux Eclipse. Il est vrai qu'au temps du grand ancêtre, la sélection avait été faite sur la carrière d'animaux formés et non sur des prodiges de précocité qu'on est arrivé à confectionner, ce au détriment de la résistance.

Eclipse, notez-le bien, avait cinq ans lorsqu'il courut pour la première fois en public. Il était né le 5 avril 1764 et ce fut le 4 mai 1769 qu'il parut à Epsom. C'était, par sa mère, un petit-fils de Godolphin Arabian, souche d'une des grandes lignées dont descendent tous nos chevaux de pur sang.

Spiletta, fille de Régulus, par Godolphin Arabian, mit donc bas dans les écuries du duc de Cumberland, un poulain alezan dont Markse, cheval célèbre alors, était le père. Le nom d'Eclipse lui fut donné en souvenir de l'éclipse fameuse de 1764. Le duc de Cumberland n'avait acheté Spiletta que quelques mois auparavant. Son écurie fut vendue à sa mort, qui survint peu après, et Eclipse tomba entre les mains d'un marchand nommé Vildman, qui le paya 75 guinées. Le capitaine O'Kelly en devint co-propriétaire quelques mois plus tard, et ce fut sous le nom et sous les couleurs de ce dernier qu'Eclipse s'illustra.

La première sortie d'Eclipse fut une victoire. Les courses se couraient en partie liée. Le fils de Spiletta remporta la première manche. L'attention alla à lui, on l'examina ; il fit aussitôt sensation par ses formes admirables, sa distinction, sa force, la noblesse de son attitude, et le Prix des Nobles qu'il remporta parut être un premier hommage à cet incomparable animal.

Le capitaine O'Kelly ne trouvant pas parieur sur son cheval, même en payant une forte proportion, offrit de parier en payant deux qu'Eclipse distancerait ses quatre concurrents, ce qu'il fit sans peine.

L'exploit du fils de Markse se répandit aussitôt dans tout le Royaume-Uni; son nom fut bientôt celui d'un animal fantastique et l'on vint de bien loin pour le contempler. Partout il fut vainqueur, à Winchester, à à Salisbury. Il courut encore à Canterbury, à Lerves, où il gagna le Prix du Roi, à Lichfield, en fin de saison.

L'année suivante, il continua à se montrer invincible à Newmarket. Le 17 avril 1770, on attendit avec une vive impatience sa rencontre avec Bucephalus, qui passait pour un formidable adversaire. Le capitaine O'Kelly tint une fortune pour son cheval contre lequel se brisa Bucephalus. Le surlendemain, il rencontra quatre bons chevaux, dont Pensionner, qui passait pour un des meilleurs de l'époque. Ce fut encore et toujours le succès, comme ensuite à Guildefort, à Nottingham, à Lincoln, à Yook où il gagna deux courses notamment les Grand Stakes. On paya trente contre un.

Dès lors, Eclipse ne trouva plus d'adversaires. Il y avait des complots contre son existence. Autant que les rois, le souverain maître du turf avait tout à craindre des mains criminelles. Vildman, sans doute inquiet des rumeurs qui couraient chaque jour au sujet de la vie d'Eclipse, céda sa part au capitaine O'Kelly. Celui-ci voulut que son cheval parût une fois encore en public avant d'aller au haras. Ce fut en octobre, à Newmarket, qu'il se présenta dans un prix par souscription de 160 guinées, où les meilleurs chevaux lui furent encore opposés. La façon dont il en disposa vint justifier la proportion de 701, que l'on paya pour lui.

Le capitaine O'Kelly en refusa 286.000 francs en disant que son cheval n'avait pas de prix. La saillie fut fixée à 1.300 livres, soit 32.500 francs, prix fabuleux, même avec nos ressources actuelles, mais justifié par une production remarquable, une admirable descendance, puisque tant des plus illustres noms du turf comptent Eclipse comme ancêtre.

Eclipse serait-il un phénomène ?

Eclipse était vite, il avait du fond; mais n'était-ce pas qu'un cheval extraordinaire pour l'époque et dont les grand chevaux de ces dernières années se joueraient ?

Il n'y a aucune raison pour que la race se soit améliorée, même en tenant compte de la théorie de la gymnastique héréditaire. Tous les accidents de la formation des os que les éleveurs ont la douleur de constater sans cesse prouvent plutôt une usure de la race qu'une amélioration; à ce point de vue nous remarquerons que l'autopsie minutieuse qui fut faite d'Eclipse, démontra que ses os offraient de la résistance, la condensation, le grain le plus fin et le plus serré, tel l'acier le plus dur.

La conformation, l'anatomie du célèbre cheval ne nous permettent pas davantage de douter de sa perfection, car une telle beauté ne peut être qu'une assurance formelle de la qualité prouvée. Il n'y eut jamais un cheval de proportions plus parfaites, ayant un dessus plus irréprochable, une avant-main ayant plus de grâce et de beauté, des épaules plus harmonieusement larges, fortes, inclinées ; la tête avait une expression, une finesse qu'accentuait l'intelligence de l'œil, les naseaux ouverts de l'arabe; elle était supportée par une encolure à la fois fine, souple et forte. L'arrière-main était admirable par la largeur et la puissance des quartiers; la cuisse était descendue. Des membres d'un dessin impeccable soutenaient cette charpente impressionnante par sa légèreté et sa vigueur confondues.

Les études qui ont été faites du cheval, études minutieuses et savantes, nous offrent encore d'autres indices de sa valeur; ce fut d'abord la fermeté de sa démarche, la cadence de son pas, qu'expliquait la proportion parfaite de ses rayons articulaires. L'action était le reflet de ces dispositions générales; elle était longue, aisée et puissante. Mais la course seule pourrait démontrer le rapport étroit entre les formes et la perfection des organes. Il existait, a-t-on dit, une harmonie parfaite entre les fonctions vitales et chacun des instruments de ces fonctions.

Enfin, pour prouver que les premier pur sang n'ont pas été améliorés et que, bien au contraire, nous devons croire qu'ils touchent au déclin, ce sont les temps identiques qui ont été enregistrés d'abord pour Flying Childers, en 1765, fils de Darley Arabian et pour Eclipse. Cet animal aussi célèbre en son temps que le fut Eclipse cinquante ans plus tard, mais dont le nom est moins populaire, couvrit quatre milles ou 6.436 m. 64 à la vitesse de 1.000 yards ou 910 mètres à la minute. Quand un cheval a été capable de soutenir cette allure pendant 6.400 mètres, on peut le considérer comme un animal exceptionnel, et celui qui accomplirait aujourd'hui cet exploit serait considéré comme un animal fantastique.

Si, par un effet de magie, l'on pouvait ressusciter ces chevaux illustres, je gagerais volontiers que nous n'aurions plus à leur opposer que des animaux dégénérés. Depuis cent ans, nous avons travaillé à faire des vites et précoces animaux: nous sommes arrivés à nos fins au détriment de la valeur du cheval fatalement brisé, sans cesse, ou usé avant l'âge et transmettant par la suite tous les germes de la dégénérescence.

Que sera-ce lorsque les nourritures intensives. toute la pharmacopée moderne que l'on laisse tomber dans la mangeoire du foal, du yearling et du cheval de course aura accompli son œuvre de surmenage, de surchauffage de l'organisme ? C'est là une question à laquelle je me propose de répondre.

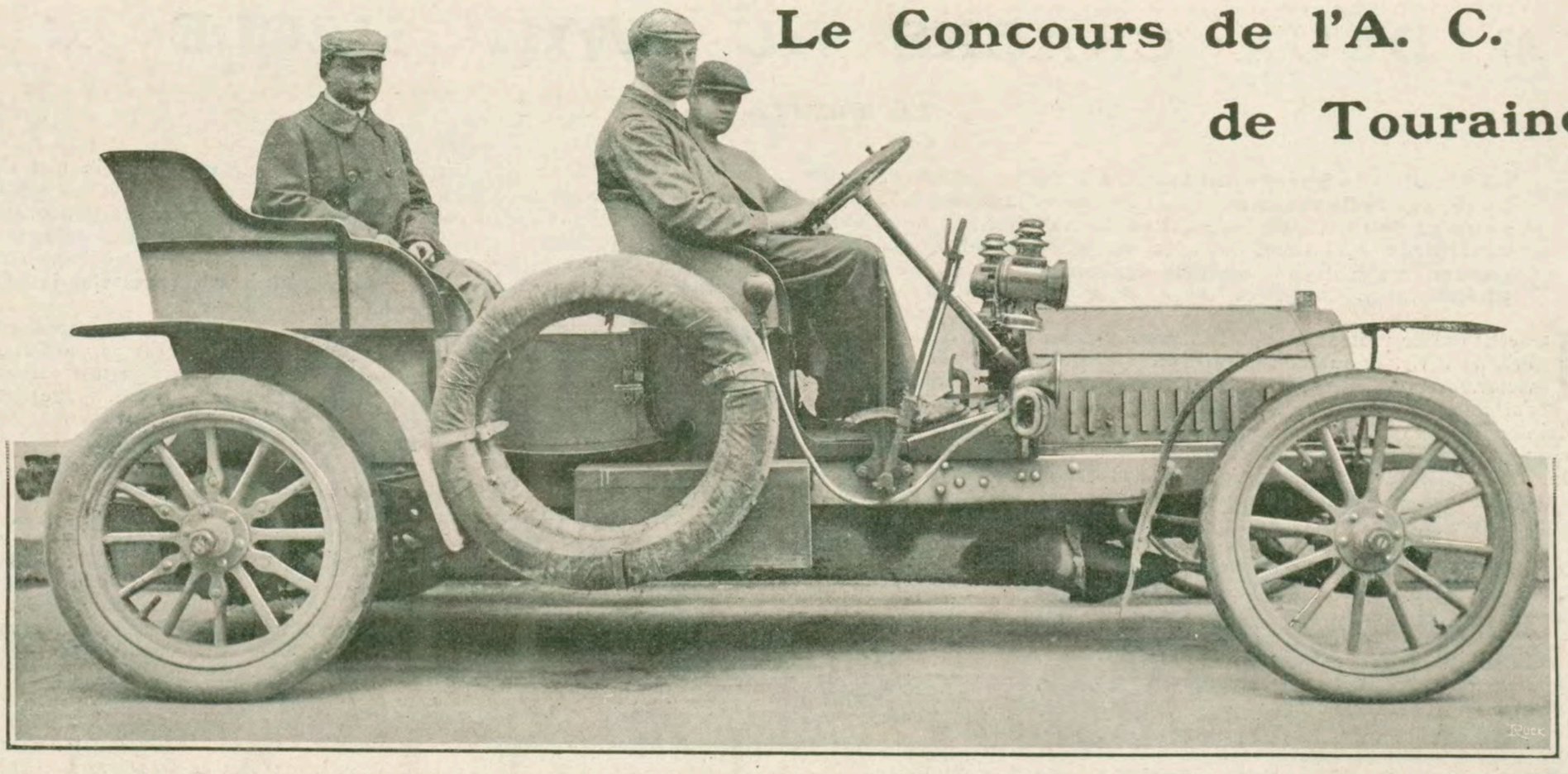
Tout ce que j'ajouterai aujourd'hui, en regard du beau portrait d'Éclipse que j'ai sans cesse dans la mémoire comme celui du pur-sang type, en regard de tous les beaux chevaux que j'ai vus, c'est que les « portraits » deviennent plus que rares, et que le joli Spearmint pâlirait à côté d'un Cremorne.

Sans remonter aussi loin que je viens de le faire, en reportant seulement mes souvenirs un peu en arrière, je pourrais évoquer bien d'autres modèles de chevaux dignes de leurs origines, tels qu'on n'en voit plus. Je me suis élevé ces temps dernier contre une injuste fureur de dénigrement allant à la génération présente par rapport à la production des années précédentes, mais je suis entièrement d'accord avec ceux qui regrettent le beau pur-sang qu'il nous a encore été donné d'admirer.

SAINT-GEORGES.

Nous publierons dans notre prochain numéro un article de notre collaborateur Saint-Georges, sur les débuts des 3 ans en obstacles, avec des photographies du Prix du Début à Enghien et du Prix Wild-Monarch à Auteuil, ainsi que celles du dead-heat de Clyde *et de* Monsieur Périchon *dans le Prix de Seine-et-Marne, et du Prix du Président de la République à Saint-Cloud.*

Le Concours de l'A. C. de Touraine



Paul Rivière sur sa 18 HP *Mieusset* qui a glané les premières places partout où il s'est mis en ligne, battant presque toujours des voitures beaucoup plus puissantes. Premier du classement général dans le Concours de l'A. C. de Touraine.

C'est par suite d'une erreur que nous n'avons pas attribué dans notre dernier numéro la première place du classement général dans le concours de l'A. C. de Touraine à la voiture 18-chevaux Mieusset de M. Paul Rivière et que nous avons indiqué, comme l'ayant prise, une voiture d'une autre marque.

LaMieusset a emporté les courses suivantes :

Course de côte des Chères-Limonest, 1re de sa catégorie ;
Concours de tourisme de l'Automobile-Club Forézien, 1re de sa catégorie ;
Concours de tourisme de l'Automobile-Club de Touraine, —
Et première du classement général, avec 1.004 points.
Coupe de la Meuse à Spa, *3 prix :*
Prix spécial du baron de Crawhez.
Prix des Voitures Etrangères.
Prix du Cercle de Tir aux Pigeons de Spa.

Le Sportsman et la Finance

Nous avons maintenant une correspondance active avec beaucoup de lecteurs, dont plusieurs nous demandent de donner ici des conseils plus précis.

Il est bien entendu que le gros tirage de ce journal nous oblige à écrire nos articles huit à neuf jours avant leur publication. Qu'on ne perde pas cela de vue quand on lit ici un cours de Bourse. Nous ne demandons d'ailleurs pas mieux que de donner des conseils précis d'achat et de vente en vue de plus-values à obtenir ou de pertes à éviter, mais nous tenons à dire que notre but principal est, et restera l'amélioration constante du portefeuille par la sélection des placements et l'obtention des revenus plus forts.

Nous voulons aider les lecteurs à placer le plus d'argent possible à 5 o/o avec sécurité absolue. Nous avons prouvé que c'était possible et même facile en achetant les obligations que nous recommandons, qui sont des obligations or 5 o/o sur première hypothèque garanties par des capitaux énormes et une exploitation prospère de chemins de fer, de tramways, et de force électrique. Les grandes Sociétés qui exploitent les villes de Mexico et de Rio de Janeiro, ont nos préférences parce qu'elles sont des Sociétés Canadiennes en dehors des crises du marché de New-York, mais il existe beaucoup d'obligations américaines qui présentent à peu près les mêmes avantages. Nous en envoyons la liste sur demande.

Il y a des années que nous recommandons ce moyen si simple et si sûr d'augmenter ses revenus, mais nous sommes fiers aujourd'hui de constater que les grandes Banques parisiennes suivent notre exemple. Voici le Crédit Lyonnais qui vend 125 millions d'obligations 4 o/o Pennsylvania à sa clientèle et la Banque de Paris en fait autant. Ces grands établissements de crédit ont longtemps imposé au public la conviction que les valeurs rapportant plus de 3 o/o n'étaient pas sûres ; ils sont obligés aujourd'hui de servir à leur clientèle, sous peine de la perdre, des titres rapportant 4 o/o à 4 1/2 o/o. Il ne tient qu'au public à les obliger de lui donner du 5 o/o. Nous y arrivons bien, nous, qui n'avons pas leur toute-puissance et nos obligations valent au moins autant que les leurs.

Pour améliorer son portefeuille, il faut vendre des titres rapportant 3 o/o de revenu comme les Charbonnages du Nord, titres qui vont droit à un krach analogue à celui de 1876, et acheter des obligations 5 o/o sur première hypothèque.

Ce premier conseil résume notre objectif principal : l'amélioration du revenu. Pour lui donner pratiquement toute sa portée, il faut nous consulter sur les meilleurs arbitrages à faire. Tout le monde n'a pas de Charbonnages... il faut donc nous adresser la composition de votre portefeuille. Après étude consciencieuse, nous vous dirons notre avis.

Quant aux conseils pratiques que plusieurs lecteurs nous demandent en vue d'obtenir une plus-value, nous avons déjà fait quelques pas dans cette voie, dont ils ne doivent pas être mécontents.

Dans notre causerie du 9 juin, nous avons rappelé quelques-uns de ces conseils donnés sur les **General Motor Cab**, sur les **Djenldi**, sur les **Kinta** avec les résultats obtenus. Nous pouvons ajouter que les actions de la **Compagnie fermière de Prokhorow** recommandées au prix de 130 francs font 145 francs et seront probablement plus haut encore au moment où ces lignes paraîtront.

Dans notre causerie du 15 juin, nous avons conseillé d'acheter au prix de 565 francs l'action **Fabrique de chaussures Frauenfeld**, en donnant un aperçu rapide de cette affaire.

Avant même que la souscription publique fût ouverte, l'émission s'est trouvée couverte près de deux fois. C'est sûrement un gage de hausse et nous persistons plus que jamais dans notre affirmation que ces actions monteront sûrement de 50 à 75 francs.

Aux lecteurs qui veulent de nous des conseils pratiques, nous prouvons autant que possible le désir de les satisfaire, mais nous répétons qu'ici notre place est bien mesurée. S'ils veulent dérober chaque semaine quelques instants aux sports pour s'appliquer à mieux composer leur portefeuille, qu'ils demandent la *Revue internationale des valeurs de placement*, 9, rue Pillet-Will, dont le service gratuit leur sera fait pendant trots mois, qu'ils lui adressent la liste de leurs valeurs. Ils trouveront dans cette *Revue* tous les renseignements utiles, Après avoir fait une étude consciencieuse de leur portefeuille, il leur sera adresser un projet d'amélioration. Il est bien rare qu'un travail semblable bien fait n'arrive pas à augmenter le revenu et même le capital.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : ordres de Bourse, renseignements sur valeurs, paiement de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demme-Desrousseaux et Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

100. A..., Nantes.— Les cours actuels des valeurs charbonnières belges, dans leur ensemble, sont, à notre avis, de véritables cours de Bourse et l'on s'efforce de placer ce papier à des capitalisations exagérées en France. Le revenu de Hornu et Wasme sur le cours actuel est au-dessous de 2 o/o ; le revenu de Bonne-Espérance et Batterie est au-dessous de 2 1/2 o/o. C'est ridicule pour une action industrielle sujette à autant d'aléas qu'une action de charbonnages. Vendez sans aucune hésitation.

Nous vous envoyons la liste des actions susceptibles de plus-value.

L. de S..., Versailles. — Le rapport de la Hudson's Bay vient de paraître. Elle distribue 40 o/o de dividende. Au cours actuel, ceci représente du 5 o/o sur le capital. Nous avons recommandé cette valeur depuis £ 36 1/2, elle cote aujourd'hui 85 à 86. C'est trop cher.

M. S. — Nous vous conseillons l'achat des actions Mexican Light and Power aux environs de 62 o/o qui, d'après nos prévisions, paieront un premier dividende de 4 o/o à la fin de l'année. Il y a à notre avis 100 à 150 francs à gagner par titre.